



Universidades Lusíada

Santos, Dália Cristina Lopes

Do acidente de trabalho in itinere

<http://hdl.handle.net/11067/1926>

Metadados

Data de Publicação

2014

Resumo

Os acidentes de trabalho são, infelizmente, uma figura muito conhecida dos trabalhadores portugueses e não só. Actualmente entende-se como acidente de trabalho o que ocorra durante o tempo e no local de trabalho e que produza uma lesão corporal, perturbação funcional ou uma doença e que por sua vez se traduz num dano, ou seja, na diminuição da capacidade de trabalho, de ganho ou na morte. Contudo, nem sempre os acidentes de trabalho ocorrem durante o tempo de trabalho e muito menos no local de...

Abstract: Work accidents are unfortunately a well-known Portuguese workers and not only figure. Currently it is understood as occupational accident which occurs during the time and in the workplace that produces an injury, functional disorder or disease and that in turn is resulting in damage, ie, decreased ability to work, gain or death. However, not always work accidents occur during work time and much less in the workplace. The Act acknowledges these terms, the extensions to the concept ...

Palavras Chave

Direito, Direito do trabalho, Acidentes de Trabalho, Direito e Legislação, Portugal, Acidentes de Trabalho, Evolução legislativa

Tipo

masterThesis

Revisão de Pares

Não

Coleções

[ULP-FD] Dissertações

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-04-24T16:56:35Z com informação proveniente do Repositório



UNIVERSIDADE LUSÍADA DO PORTO

Do Acidente de Trabalho In Itinere

Dália Cristina Lopes Santos

Dissertação para obtenção de Grau de Mestre

Porto 2014



UNIVERSIDADE LUSÍADA DO PORTO

Do Acidente de Trabalho In Itinere

Dália Cristina Lopes Santos

Orientador: Professor Doutor António Moreira

Dissertação para obtenção de Grau de Mestre

Porto 2014

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais por tudo que fizeram por mim desde o início do meu caminho académico e por tornarem possível a realização de todos os meus sonhos e principalmente esta Dissertação.

À minha irmã por seu a irmã que é.

Ao meu namorado, Paulo, pelo apoio e compreensão durante toda esta fase e pela ajuda preciosa nos momentos mais difíceis.

A toda a minha família e amigos por estarem sempre presentes.

Ao Senhor Professor Doutor António Moreira por ter aceite estar comigo durante este percurso e por toda a ajuda valiosa que me deu.

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	II
RESUMO	IV
ABSTRACT.....	V
PALAVRAS-CHAVE.....	VI
KEYWORDS	VI
ABREVIATURAS	VII
INTRODUÇÃO	8
I. Questões Prévias	9
1. Evolução histórica da reparação dos Acidentes de Trabalho	9
2. Responsabilidade na reparação dos Acidentes de Trabalho.....	10
II. Regime Jurídico dos Acidentes de Trabalho em Portugal.....	16
1. Conceito de Acidente de Trabalho e conseqüente evolução legislativa.....	16
2. O direito à reparação	27
3. Requisitos do Direito à reparação dos Acidentes de Trabalho.....	35
a) O trabalhador protegido	36
b) A causalidade do dano.....	38
c) O dano	40
4. Seguro obrigatório.....	42
III. Extensão do conceito de Acidente de Trabalho: Acidente de trabalho <i>In Itinere</i>	46
1. A noção actual de Acidente de trabalho <i>In Itinere</i>	46
2. A descaracterização do Acidente <i>In Itinere</i>	73
CONCLUSÃO	88
FONTES E BIBLIOGRAFIA	89
FONTES:.....	89
Legislação:	89
Sítios na Internet:	89
BIBLIOGRAFIA:	89
Monografia:.....	89

RESUMO

Os acidentes de trabalho são, infelizmente, uma figura muito conhecida dos trabalhadores portugueses e não só.

Actualmente entende-se como acidente de trabalho o que ocorra durante o tempo e no local de trabalho e que produza uma lesão corporal, perturbação funcional ou uma doença e que por sua vez se traduz num dano, ou seja, na diminuição da capacidade de trabalho, de ganho ou na morte.

Contudo, nem sempre os acidentes de trabalho ocorrem durante o tempo de trabalho e muito menos no local de trabalho.

A Lei admite, nestes termos, as extensões ao conceito de acidente de trabalho, designadamente os acidentes de trabalho *in itinere*.

Os acidentes de trabalho *in itinere* têm origem na jurisprudência mas foram depois adoptados pelas legislações dos vários países.

Estes acidentes são verdadeiros acidentes de trabalho não consistindo numa figura autónoma, seguindo, assim, o mesmo regime que os acidentes de trabalho propriamente ditos.

Assim, entende-se por acidente de trabalho *in itinere* o que ocorre no trajecto de ida e de regresso para o local de trabalho.

Nos nossos dias, o acidente de trabalho *in itinere* é um problema que surge quase diariamente e que tem originado variadíssima jurisprudência, embora não seja tão estudado pela doutrina que se tem esquecido desta questão.

ABSTRACT

Work accidents are unfortunately a well-known Portuguese workers and not only figure.

Currently it is understood as occupational accident which occurs during the time and in the workplace that produces an injury, functional disorder or disease and that in turn is resulting in damage, ie, decreased ability to work , gain or death.

However, not always work accidents occur during work time and much less in the workplace.

The Act acknowledges these terms, the extensions to the concept of work accidents, including accidents at work *in itinere*.

Work accidents *in itinere* comes in case law but were later adopted by the laws of various countries.

These accidents aren't true accidents consisting of an autonomous figure, thus following the same regime that the accidents themselves.

Thus, the term work accident *in itinere* which occurs in the outward journey and return to the workplace.

Nowadays, the work accident *in itinere* is a problem that arises almost daily and that has caused very varied jurisprudence, although not as studied by the doctrine that has been overlooked this issue.

PALAVRAS-CHAVE

Acidente de trabalho

Acidente de trabalho *in itinere*

Descaracterização do acidente de trabalho

KEYWORDS

accident at work

accident at work *in itinere*

mischaracterization of the accident at work

ABREVIATURAS

AAFDL - Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa

a.C. – antes de Cristo

Ac. - Acórdão

ACT – Autoridade para as Condições de Trabalho

Art.º - Artigo

BASJP - Boletim da Associação Sindical dos Juízes Portugueses

BMJ - Boletim do Ministério da Justiça

CC – Código Civil

CJ - Colectânea de Jurisprudência

CT – Código do Trabalho

CRP - Constituição da República Portuguesa

DL – Decreto-Lei

Ed. - Edição

FAT - Fundo de Acidentes de Trabalho

LAT – Lei dos Acidentes de Trabalho

p. - Página

PDT- Prontuário de Direito do Trabalho

ss – seguintes

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

T. - Tomo

TNI - Tabela Nacional de Incapacidades

TRC - Tribunal da Relação de Coimbra

TRE - Tribunal da Relação de Évora

TRL - Tribunal da Relação de Lisboa

TRP - Tribunal da Relação do Porto

INTRODUÇÃO

A dissertação que apresentamos tem como objectivo a obtenção do grau de Mestre tendo como título “*Do Acidente de Trabalho In Itinere*”.

Na pesquisa para a elaboração desta dissertação surgiu *ab initio* uma questão de partida: em que termos os Acidentes de Trajecto podem ser considerados como Acidentes de Trabalho?

Surgiram igualmente algumas questões prévias:

- Quais os requisitos exigidos para o Acidente *in Itinere* ser considerado um acidente de Trabalho?
- Em que termos um Acidente *in Itinere* pode ser descaracterizado?

O presente estudo está dividido em três partes.

A primeira parte da dissertação consiste numa pequena introdução ao estudo com a referência de determinados pontos que consideramos essenciais como uma evolução histórica ao surgimento da figura dos acidentes de trabalho, bem como a responsabilidade emergente desses acidentes.

A segunda parte traduz-se já na aborgadem da realidade portuguesa, sendo feita uma análise da evolução legislativa em Portugal apontando uma noção de acidente de trabalho propriamente dito e em que termos é reparado.

A terceira parte da dissertação consiste no desenvolvimento do tema objecto de estudo. Nestes termos, é definido o acidente de trabalho *in itinere* e em que moldes é descaracterizado, sendo tal estudo feito numa análise comparativa à figura dos acidentes de trabalho *stricto sensu*.

A metodologia utilizada na dissertação consistiu num método analítico uma vez que serão simplesmente analisadas as fontes e bibliografia.

I. Questões Prévias

Os acidentes de trabalho sempre foram uma figura muito comum não só em Portugal, embora nem sempre tenha tido a atenção merecida e o mesmo ocorreu com os acidentes de trabalho *in itinere* que pouco são abordados nos estudos feitos no nosso país.

Assim, antes de passarmos ao estudo pormenorizado do nosso objecto de estudo, designadamente dos acidentes de trabalho na forma de acidentes *in itinere*, torna-se fundamental e até mesmo essencial aclarar alguns pontos importantes para a compreensão desta figura, visto que é totalmente impossível fazer um correcto estudo dos acidentes *in itinere* sem uma prévia abordagem quer da história dos acidentes de trabalho quer da interpretação dos acidentes de trabalho em geral.

1. Evolução histórica da reparação dos Acidentes de Trabalho

Para que seja possível uma correcta análise da reparação dos Acidentes de Trabalho nada melhor do que começar com uma análise histórica da obrigação de reparar tais danos.

Assim, a reparação dos danos surge primeiramente com a Lei de Ur-Nammu vulgarmente conhecida como Tábuas de Nippur (2050-3000 a.C. [antes de Cristo]), na qual estava previsto o princípio segundo o qual o dano era reparado proporcionalmente ao valor da perda.

Contudo, tem sido entendido que a origem da reparação dos danos está no Código de Hammurabi (1750 a.C.), que não é mais do que uma cópia das Tábuas de Nippur.

No que à civilização egípcia (1500 a 600 a.C.) diz respeito, vigorava a Lei de Moisés, segundo a qual reinava a Lei de Talião. Mas já em relação à civilização grega, que começou igualmente por aplicar a referida Lei de Talião, eram distinguidos dois tipos de danos: os danos não culposos ou involuntários e os danos culposos ou voluntários, sendo que o valor da indemnização variava dependendo de qual fosse o tipo de dano.

Relativamente à cultura romana, a reparação dos danos era baseada na Lei das XII Tábuas, segundo a qual o valor da indemnização dependia do estatuto social do lesado. Nesta civilização era feita já a distinção entre os danos patrimoniais e não patrimoniais muito próxima da distinção defendida actualmente.

Por sua vez, a civilização árabe pré-islâmica regia-se também pela Lei de Talião. Porém, as culturas árabes de domínio Muçulmano assentavam no Alcorão^{1/2}.

Porém, o regime que vigora actualmente foi sendo desenvolvido pela legislação canónica, pela mão dos Papas Inocêncio III, Gregório IX e João XXII, ao criarem a figura da intervenção médica na avaliação dos danos, o que actualmente designamos como perícia médico-legal.

Contudo, a primeira ideia dos Acidentes de Trabalho surgiu durante a revolução industrial que devido ao aparecimento de inúmeras empresas que fomentadas pelo desenvolvimento da concorrência apostaram cada vez mais na utilização de máquinas mais desenvolvidas.

Na verdade, o desenvolvimento quer do número de empresas quer do nível das máquinas leva a que os trabalhadores não estejam preparados para as manusear levando a variadíssimos casos de Acidentes de Trabalho relacionados com o manuseio das máquinas o que frequentemente originava a ruína económica do acidentado e da sua família devido à falta de meios de subsistência³.

2. Responsabilidade na reparação dos Acidentes de Trabalho

O grande problema surgiu com a necessidade de sobrevivência dos trabalhadores sinistrados que se viam sem meios de subsistência como referimos anteriormente.

Ora, em Portugal, à semelhança de outros países europeus, nos últimos 100 anos tem havido um grande desenvolvimento do regime jurídico de reparação dos Acidentes de Trabalho de forma a que consiga dar resposta a todos os interesses dos trabalhadores sinistrados.

Porém, muitos entendem que a evolução do regime jurídico de reparação dos Acidentes de Trabalho ainda não está concluída e que muito ainda há para desenvolver para que os trabalhadores vejam todos os seus direitos protegidos e reparados.

Assim, passamos a uma análise dessa evolução para verificar em que ponto de situação se encontra o regime actualmente vigente em Portugal.

¹ No seu versículo 42 é estabelecido: “Cortai as mãos dos ladrões, dos homens e das mulheres por castigo dos seus crimes. É a pena que Deus estabeleceu para eles”.

² Por sua vez, o versículo 49 estabelece que: “Nós prescrevemos aos juízes a pena de talião. Devolver-se-á alma por alma, olho por olho, nariz por nariz, dente por dente, ferida por ferida. Os que troquem esta pena por uma renda terão mérito aos olhos de Deus. Os que, nos seus juízos, transgredirem os preceitos que havemos dado, serão condenados”.

³ No mesmo sentido, Menezes Leitão “*A Reparação de Danos Emergentes de Acidentes de Trabalho*”, Temas Laborais - Estudos e Pareceres, vol. I, Almedina, Coimbra, 2006, p.9.

Carlos Alegre⁴ defendia que a evolução do regime de reparação dos Acidentes de Trabalho estava baseada em 4 teorias/fases.

Primitivamente, os Acidentes de Trabalho não eram uma figura autónoma, com regime de reparação próprio, estavam, pois, integrados no regime geral de responsabilidade civil extracontratual⁵.

Esta primeira teoria era designada como a teoria da culpa aquiliana⁶, ou seja, como salientava Menezes Leitão⁷ “através de uma acção de responsabilidade civil contra o empregador”. Porém, esta acção de responsabilidade civil exigia a demonstração da culpa ou negligência do empregador que na prática era muito difícil de demonstrar acabando o trabalhador por ficar totalmente desprotegido em caso de Acidente de Trabalho.

Como frequentemente o acidente não podia ser atribuído a uma conduta culposa do empregador devido à difícil demonstração da culpa do empregador por parte do trabalhador acidentado, o que se veio a agravar com a introdução das máquinas, pois era praticamente impossível provar a culpa da entidade empregadora quando em causa estava um acidente causado por uma máquina.

Estas situações levaram ao elevado número de acidentes de trabalho sem direito a qualquer tipo de indemnização, visto que a protecção dos trabalhadores face a acidentes de trabalho era extremamente reduzida.

Assim, numa tentativa de protecção dos trabalhadores perante os acidentes de trabalho, no século XIX surgiram novas teorias acerca da protecção dos trabalhadores sinistrados. Uma destas teorias é defendida por Sauzet⁸ e por Saintellete⁹ que consistia na qualificação da responsabilidade pelo Acidente de Trabalho como uma responsabilidade obrigacional, ou seja, tratava-se de uma responsabilidade baseada no contrato de trabalho. Assim, tratar-se-ia não mais do que uma responsabilidade tácita do empregador.

Esta teoria contratual assentava fundamentalmente numa presunção de culpa do empregador, isto é, era presumido que a entidade empregadora era responsável pela

⁴ In “*Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais (Regime Jurídico Anotado)*”, 2ª ed., Almedina, Coimbra, 2000, p.10.

⁵ Previsto no Art.2398º do CC (Código Civil) de 1867 onde se podia ler: “Os patrões são responsáveis pelos acidentes que, por culpa sua ou de agentes seus, ocorrerem à pessoa de alguém, quer esses danos procedam de factos, quer da omissão de factos, se os primeiros forem contrários aos regulamentos gerais ou aos particulares de semelhantes obras, indústrias, trabalho ou empregos e os segundos exigidos pelos ditos regulamentos”.

⁶ A Culpa aquiliana tem origem no Direito Romano.

⁷ In “*Direito do Trabalho*”, 2ª ed., Almedina, Coimbra, 2010, p.428.

⁸ In “*Responsabilité des patrons envers les ouvriers*”, Paris, Revue Critique, 1883, não foi possível o acesso a esta obra.

⁹ In “*De la Responsabilité et de la garantie*”, Bruxelles, 1844, não foi possível o acesso a esta obra.

reparação dos acidentes de trabalho, porém, tratava-se de uma presunção facilmente ilidível, visto que, estava igualmente prevista uma inversão do ónus da prova¹⁰, ficando, assim, a cargo do empregador demonstrar que não teve culpa na verificação do acidente de trabalho.

Contudo, o grande problema desta teoria era o facto de o acidente de trabalho ter de resultar do incumprimento de uma obrigação decorrente do contrato de trabalho, o que nem sempre acontece, uma vez que mesmo que o acidente de trabalho esteja relacionado com esse incumprimento, os danos sofridos pelo trabalhador sinistrado estarão, em princípio, fora da protecção do contrato de trabalho.

Daí que esta teoria não tenha sido aceite em Portugal à semelhança da França, embora o tenha sido em países como a Suíça¹¹ e a Bélgica¹².

Visto que a teoria da responsabilidade civil delitual não indemnizava os trabalhadores sinistrados veio a admitir-se uma terceira fase: a fase da responsabilidade civil objectiva¹³.

A responsabilidade civil objectiva, isto é, sem culpa, tem na sua gênese a reparação dos acidentes de trabalho, embora tenha depois sido aplicada a outras figuras como os acidentes de viação.

Esta forma de responsabilidade civil surge como uma excepção à responsabilidade civil extracontratual numa altura em que o desenvolvimento da mecanização nas fábricas leva a uma expansão do número de acidentes de trabalho. Assim, a responsabilidade civil objectiva está associada à ideia de “periculosidade” (ROMANO MARTINEZ, 2013:781).

Desta teoria derivam outras doutrinas, nomeadamente a teoria do risco profissional e a teoria do risco de autoridade.

A primeira teoria do risco a surgir foi a teoria do risco profissional que se baseava na máxima latina “*ubi commoda ibi incommoda*”¹⁴ e que segundo Emygdio da Silva¹⁵ “(...) parte do conhecido princípio de que ao trabalho é inerente um risco: não um risco de ordem geral (...), mas um risco especial que só se dá no mundo do trabalho”.

¹⁰ Como salientou Emygdio da Silva in “*Acidentes de Trabalho*”, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1913, p.21: “(...) a teoria contratualista, considerando que o maior lógro da doutrina anterior era a impossibilidade em que se via o operário de demonstrar a culpa do patrão no acidente – resolve sumariamente o problema invertendo os encargos da prova para o patrão e deixando êste a braços com a dificuldade de provar, para não ter de conceder a indemnização, que o acidente não foi devido a culpa sua”.

¹¹ Foi consagrada legislativamente com a Lei de 25 de Junho de 1881 e esteve em vigor até 1911, durante 30 anos.

¹² A teoria foi acolhida jurisprudencialmente.

¹³ Implementada na figura dos acidentes de trabalho por Saleilles e Josserand.

¹⁴ Onde estão os lucros, aí estão os prejuízos.

¹⁵ In “*Acidentes de Trabalho*”, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1913, p.27.

Com a aplicação desta nova teoria deixa de estar presente a problemática das presunções de culpa do empregador facilmente ilidíveis que existiam nas fases anteriores.

Ora, esta teoria assentava no facto de que se o trabalho desenvolvido tinha um risco bastava demonstrar que o acidente sofrido pelo trabalhador tinha ocorrido devido a esse risco para que tal trabalhador tivesse direito a indemnização, ou seja, tornava-se necessário comprovar que o acidente era uma consequência normal do risco próprio daquele tipo de trabalho. Nestes termos, a entidade empregadora era responsável pelos danos sofridos pelos trabalhadores em função do risco da actividade profissional que desenvolviam, isto é, responsabilidade assente na máxima latina já referida “*ubi commoda ibi incommoda*”¹⁶.

Em suma, a responsabilidade pela reparação dos acidentes de trabalho consistiu na substituição da culpa do empregador pela causa/efeito entre acidente e exercício da actividade profissional.

A teoria do risco profissional teve grande aceitação quer no âmbito legislativo quer jurisprudencial. Foi inicialmente consagrada na Alemanha pela Lei de 6 de Julho de 1884, seguida pela Áustria¹⁷, Noruega¹⁸, Inglaterra¹⁹, Itália²⁰, França²¹ e até mesmo Portugal.

Em Portugal, a teoria do risco profissional foi consagrada legislativamente com a Lei nº83 de 24 de Julho de 1913, que apesar de tardia em relação à maioria dos países europeus teve alguns aspectos inovadores nomeadamente a consagração do seguro obrigatório que até então apenas estava previsto na legislação alemã.

À semelhança da teoria do risco profissional surge a teoria do risco de autoridade ou económico, consistindo numa evolução da teoria do risco profissional derivada à necessidade de crescente autonomização da responsabilidade pelos acidentes de trabalho de forma a incluir situações não directamente relacionadas com a prestação da actividade profissional como é o caso dos acidentes de trabalho *in itinere*²², objecto de estudo neste trabalho. Ou seja, esta teoria abrange causas indirectas de dano, isto é, fundamenta-se numa noção ampla de acidente de trabalho.

¹⁶ Significa que o risco é atribuído a quem tem os benefícios. Como referiram Rouast e Givord, in “*Traité du Droit des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles*”, p.20, os acidentes de trabalho são “o preço do progresso”.

¹⁷ Pela Lei de 23 de Dezembro de 1887.

¹⁸ Pela Lei de 23 de Julho de 1894.

¹⁹ Pela Lei de 6 de Agosto de 1897.

²⁰ Pela Lei de 17 de Março de 1898.

²¹ Pela Lei de 9 de Abril de 1898.

²² Análise desenvolvida no Capítulo III. Porém, caracteriza-se por não se poder considerar assente no risco do exercício da actividade.

Agora já não está presente a relação entre o acidente e a actividade desenvolvida mas sim “um risco genérico, ligado à noção ampla de autoridade patronal e às diferenças de poder económico entre as partes” (ALEGRE, 2000:13).

A responsabilidade civil objectiva aplicada aos acidentes de trabalho não é uma responsabilidade limitada como acontece na responsabilidade objectiva prevista no CC (Código Civil)²³. Contudo, o limite é fixado mediante a noção de acidente de trabalho, circunscrita na lei, e o facto de a reparação do acidente de trabalho apenas abarcar as despesas relativas ao reestabelecimento da saúde e da capacidade de trabalho e ganho. Em suma, a LAT (Lei dos Acidentes de Trabalho) não limitou o montante da indemnização mas fixou limites ao estabelecer o conceito legal de acidente de trabalho e quais os danos reparáveis²⁴.

Por fim, mas não menos importante, resta salientar que a responsabilidade civil objectiva por acidentes de trabalho constitui um *ius singulare*²⁵, porém, continua baseada nos pressupostos básicos da responsabilidade civil aquiliana²⁶. Assim, a previsão da responsabilidade civil objectiva não pretende distanciar a aplicação da responsabilidade civil subjectiva nos casos de existência de culpa da entidade empregadora²⁷, embora a LAT só faça referência à aplicação da responsabilidade civil subjectiva no seu Art.18º, este regime é aplicado perante a culpa do empregador²⁸.

Nestes casos, o empregador responderá nos termos gerais dos Art.483º e ss (seguintes) do CC. Já no caso de responsabilidade de um representante da entidade empregadora este será responsabilizado nos termos gerais dos Art.483º e ss do CC e sobre a entidade empregadora recairá uma responsabilidade objectiva, na qualidade de comitente, nos termos do Art.500º do CC, embora respondam ambos solidariamente perante a reparação dos danos (Art.497º do CC).

Porém, este entendimento tem originado diversas dúvidas devido à análise do Art.18º da LAT, visto que nos termos da versão anterior da LAT se entendia que no caso

²³ Prevista no Art.510º do CC.

²⁴ São apenas ressarcíveis os danos previstos no Art.23º da LAT, ou seja, apenas estes danos patrimoniais e não outros, estando por completo excluídos os danos não patrimoniais.

²⁵ Direito singular. Direito excepcional.

²⁶ Este entendimento resulta do previsto no Art.499º CC.

²⁷ Cfr. Ac. TRC de 26/02/1992, CJ XVII, T. I., p.119 e Ac. TRC de 09/04/1992, CJ XVII, T. II, p.84.

²⁸ Embora seja esta a teoria dominante, existem outras contrárias a esta, como é o caso da posição adoptada por Barbosa de Magalhães, in “*Seguro contra Acidentes de Trabalho. Da Responsabilidade Civil pelos Acidentes de Trabalho e da sua Efectivação pelo Seguro*”, Lisboa, 1913, p.106, ao afirmar que “a responsabilidade delitual amanhã desaparecerá para dar lugar à teoria objectiva do ressarcimento”.

de culpa do empregador havia simplesmente um agravamento da indemnização e a reparação dos danos não patrimoniais.

Contudo, no nosso entender, este não deverá ser o entendimento actual, visto que, não era clara a intenção do legislador, na anterior LAT, de excluir a indemnização por outros danos patrimoniais não previstos no Art.23º da LAT, uma vez que apenas era estabelecido um agravamento da responsabilidade. Esta questão era fundamental visto que ficavam por reparar danos patrimoniais de elevado valor, embora esta questão esteja actualmente resolvida pelo Art.18º da LAT sendo possível concluir que no caso de culpa do empregador todos os danos, patrimoniais e não patrimoniais, são indemnizáveis.

Para concluir, a LAT pretendeu instaurar uma responsabilidade objectiva embora não excluindo as regras gerais de aplicação da responsabilidade aquiliana²⁹. Assim, estando no caso concreto verificados os pressupostos de aplicação da responsabilidade aquiliana, não é vedado ao trabalhador acidentado a possibilidade de ser reparado nos termos da responsabilidade civil subjectiva, principalmente no que toca a danos não reparados pela LAT. Porém, se o trabalhador se fizer valer deste tipo de responsabilidade civil, o ressarcimento dos danos não é feito segundo a LAT, nomeadamente pelo seguro obrigatório, mas sim segundo as regras gerais previstas no CC, designadamente os Art.562º e ss do CC quanto ao apuramento da indemnização.

²⁹ Cfr. Art.18º nº1 *in fine* da LAT.

II. Regime Jurídico dos Acidentes de Trabalho em Portugal

Relativamente à responsabilidade pelos Acidentes de Trabalho em Portugal, no ano de 1913 é consagrada uma responsabilidade objectiva do empregador prevista na Lei nº83 de 24 de Julho, ou seja, uma responsabilidade sem culpa.

A mencionada Lei nº83 foi a primeira lei em Portugal de defesa dos trabalhadores sinistrados mas esta Lei apenas protegia os trabalhadores quando os Acidentes estavam relacionados com máquinas.

Este regime seria seguido ainda durante o Estado Novo com a observância da Lei nº1942 de 27 de Julho de 1936 que se traduziu numa definição mais ampla de Acidente de Trabalho.

Seguiu-se a Lei nº2127 de 3 de Agosto de 1965 que passou a considerar como acidente de trabalho o acidente de trajecto ou acidente *in itinere*, aqui objecto de estudo.

Posteriormente surgiu a Lei nº100/97 de 13 de Setembro que manteve quase inalterado o regime anterior e o mesmo aconteceu com o actual regime conjecturado na Lei nº98/2009 de 4 de Setembro (LAT).

A LAT aplica-se unicamente aos trabalhadores dependentes sendo que aos trabalhadores independentes é aplicado DL nº159/99 de 11 de Maio.

Relativamente à administração pública vigora o regime aprovado pelo DL (Decreto-Lei) nº503/99 de 20 de Novembro.

Em suma, como já referimos anteriormente face aos Acidentes de Trabalho vigora um regime de responsabilidade objectiva, pelo risco, que contrariamente ao regime geral do CC os limites são fixados pela tipificação dos danos e pela definição legal da noção de acidente de trabalho.

Por último, de salientar que os Acidentes de Trabalho têm protecção constitucional³⁰.

1. Conceito de Acidente de Trabalho e consequente evolução legislativa

Não é motivo de controvérsia a origem do conceito de acidente de trabalho, visto que a generalidade da doutrina entende que o conceito jurídico de acidente de trabalho

³⁰ Art.59º nº1 al.f) e 63º nº1 e 3 da CRP.

surge com o desenvolvimento da sociedade industrial³¹, visto que o elevado manuseio de máquinas tecnologicamente desenvolvidas por trabalhadores não qualificados para tal origina um grandioso número de incidentes que carecem de ser reparados.

Todavia, a noção de acidente de trabalho é tudo menos fácil de alcançar, pois só com a conjugação de várias teorias se consegue chegar a um conceito mais ou menos amplo de acidente de trabalho³².

O conceito de acidente de trabalho foi inicialmente previsto em Portugal pela Lei nº83 de 1913³³ tendo desde então vindo a ser aperfeiçoado de forma a chegar à noção de acidente de trabalho actual, embora alguma doutrina entenda que ainda não corresponde à noção desejada de forma a abarcar um maior número de acidentes.

A Lei nº83 de 1913 previa um conceito de acidente de trabalho muito restrito, visto que esta Lei nos seus Art.1º e 2º consagrava critérios para a qualificação de uma ocorrência como acidente de trabalho muito estreitados ao estabelecer que o acidente tinha de ter ocorrido em “virtude desse serviço”, causado por um acto de violência externa e súbita que originasse uma lesão ou perturbação^{34/35}.

Esta Lei embora tardia em relação ao resto da Europa e considerada como muito restrita actualmente, foi considerada como inovadora na sua época face às leis de protecção dos trabalhadores em caso de acidente de trabalho já existentes, visto que embora tenha englobado estas ditas legislações consagrou aspectos inovadores apenas existentes na legislação alemã, como é o caso do seguro obrigatório.

A primeira legislação da reparação dos acidentes de trabalho em Portugal previa no seu Art.1º as actividades que davam direito a reparação do acidente de trabalho ocorrido “por ocasião do serviço profissional e em virtude desse serviço” e ainda que “até prova em contrário, como proveniente dessa execução”.

³¹ Luís Manuel Teles de Menezes Leitão afirma que “O conceito jurídico de acidente de trabalho surge-nos com o advento da sociedade industrial”, in *“Acidentes de Trabalho e responsabilidade civil: a natureza jurídica da reparação de danos emergentes de acidentes de trabalho e a distinção entre as responsabilidades obrigacional e delitual”*, Revista da Ordem dos Advogados, ano 48, nº3, 1988, Lisboa, p.795.

³² No mesmo sentido, Vítor Ribero, *Acidente de Trabalho – Conceito Legal*, Revista do Ministério Público, Ano 3, vol.10, Lisboa, 1982, p.167.

³³ Regulada pelos Decretos nº182 de 18 de Outubro de 1913 e nº183 de 24 de Outubro de 1913.

³⁴ Esta definição de acidente de trabalho estabelecida nos Art.1º e 2º da Lei nº83 de 1913 era a consagração da já referenciada teoria do risco profissional.

³⁵ Vd., Maria do Rosário Palma Ramalho, *Sobre os Acidentes de Trabalho em Situação de Greve*, Revista da Ordem dos Advogados, Ano 53, 1993, p.545.

Assim, a Lei nº83 de 1913 apenas estabelecia a reparação dos acidentes ocorridos naquelas pré-estabelecidas actividades/profissões, assim como que do acidente teria de resultar uma lesão ou perturbação.

Esta Lei levou a que muitos casos de acidentes de trabalho fossem excluídos do regime legal de reparação dos acidentes de trabalho, originando inúmeros casos de falta de protecção dos trabalhadores. A solução para estes casos foi deixada à sorte da jurisprudência que devido à sua influência levou a que a legislação se fosse constantemente evoluindo.

Ainda relativamente a esta Lei nº83 que era não mais do que a consagração da teoria do risco profissional, a responsabilidade da entidade empregadora só era excluída no caso de dolo do trabalhador acidentado ou nos casos de força maior, assim sendo, no seu Art.17º previa que quando “se prove que o acidente foi dolosamente provocado pela vítima ou que esta se recusa a cumprir as prescrições clínicas do médico que a trate, deixarão ela e os seus representantes de ter direito a qualquer indemnização”, uma vez que, como salientou Emygdio da Silva³⁶ “não é risco profissional, mas deriva de uma intenção nociva que a lei não pode proteger, o dolo por parte do operário em provocar o acidente, que esse tem de ser sofrido nas suas consequências pelo operário. E excluído fica ainda porque esse também não é inerente à profissão, o caso de força maior devido a causas exteriores independentes do exercício do trabalho, devendo apenas dar lugar a indemnização na hipótese do caso de força maior ser em parte provocado pelas condições especiais dessa indústria”.

Em suma, Vítor Ribeiro³⁷ refere que para ser considerado acidente de trabalho era necessário a verificação de três pressupostos cumulativos, nomeadamente:

- a) Que a lesão ou perturbação fosse o resultado da acção de uma violência exterior súbita;
- b) Que esta violência fosse produzida durante o exercício da profissão;
- c) E que fosse devido ao exercício dessa actividade profissional.

Desta análise resulta que o acontecimento que provocasse a lesão tinha de estar em consonância com os elementos temporal, espacial e causal. Assim, concluímos que seria completamente impossível a reparação dos acidentes *in itinere* nos termos desta Lei.

³⁶ In “Acidentes de Trabalho”, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1913, p.30.

³⁷ In “Acidente de Trabalho – Conceito Legal”, Revista do Ministério Público, Ano 3, vol.10, Lisboa, 1982, p.168.

Ora, cedo se percebeu que a Lei nº83 não era muito protectora do trabalhador sinistrado, visto que apenas abrangia as situações ocorridas em determinados sectores de actividade, daí que em 1919 surge o Decreto nº5637 de 10 de Maio que mantém quase inalterada a noção de acidente de trabalho e acrescenta apenas à noção anterior a reparação em caso de doença profissional, considerando-a igualmente como “desastre no trabalho”.

A consagração da reparação das doenças profissionais nos mesmos moldes que os acidentes de trabalho gerou uma variadíssima controvérsia em volta desta questão devido ao facto de nas doenças profissionais a lesão ser provocada por um acto contínuo e não súbito como no caso dos acidentes de trabalho.

Daí que se tenha optado por regular as doenças profissionais numa legislação própria, o que vigora até ao momento e do mesmo a generalidade parece concordar, assim como nós³⁸.

Do mesmo modo, Adrien Sachet definia como características essenciais do acidente de trabalho:

- a) “Causa exterior, isto é, uma origem estranha à constituição orgânica da vítima”;
- b) “subitaneidade, ou seja, algo que actua num espaço de tempo muito breve”;
- c) “acção lesiva do corpo humano” (ALEGRE, 1995: 28).

Porém, actualmente não são exigidos os requisitos da causa exterior nem da violência para que um acidente seja qualificado como acidente de trabalho.

Seguiu-se a Lei nº1942 publicada em 27 de Julho de 1936³⁹ e que teve um elevado período de vigência, designadamente, até 21 de Novembro de 1971.

Esta Lei caracteriza-se pela superação da teoria do risco profissional dando agora lugar à teoria do risco da autoridade.

Ainda antes da sua publicação, esta Lei passou por um controverso período de trabalhos preparatórios.

Aliás, é na proposta de Lei nº67 que uma corrente propõe a omissão de uma definição legal de acidente de trabalho justificando essa omissão pelo facto de que “as diversas definições formuladas até hoje pelos tratadistas e as consignadas nalgumas legislações, mostram-se todas deficientes perante a enorme variedade de formas que apresentam os acidentes de trabalho, sendo impossível encontrar nelas elementos comuns e constantes que permitam, com a necessária latitude e elasticidade, enunciar uma definição

³⁸ As doenças profissionais são actualmente reguladas pela Lei nº98/2009 no Capítulo III.

³⁹ Regulada pelo Decreto nº27649 de 12 de Abril de 1937.

legal de acidente de trabalho”, acrescentando ainda que era preferível “deixar à jurisprudência o cuidado de apreciar em cada caso se se dão ou não os elementos que justifiquem a qualificação da espécie como acidente de trabalho, partindo da ideia dominante de que este é essencialmente informado pela existência de relações nítidas de causalidade entre o acidente e o trabalho”.

Esta proposta de Lei foi apresentada à Câmara Corporativa que emitiu um parecer de onde é possível concluir que o importante é identificar critérios para uma possível distinção entre danos indemnizáveis e danos não indemnizáveis, mas já não a definição de acidente de trabalho⁴⁰.

Contudo, a Lei nº1942 acabou por dar uma noção de acidente de trabalho, embora não directamente. Aliás, esta Lei concretiza a noção de acidente de trabalho quer positivamente ao identificar os casos em que darão lugar a reparação, assim como negativamente ao referir quando não deve estar presente a figura do acidente de trabalho, ou seja, na terminologia actual, quando estamos perante casos de descaraterização do acidente de trabalho.

No que toca à descaracterização dos acidentes de trabalho, esta Lei tornou-se muito problemática, pois alargou muito as situações em que os acidentes de trabalho deixavam de dar lugar à reparação originando a desprotecção do trabalhador.

Dá que tenha havido quem considerasse que esta Lei era mais uma Lei de protecção da entidade empregadora e por sua vez das seguradoras do que propriamente dos trabalhadores acidentados⁴¹.

Porém, da Lei nº1942 pode extrair-se uma noção de acidente de trabalho (embora indirectamente) que se caracteriza por reparar “todos os trabalhadores, por conta de outrem, vítimas de um acidente de trabalho que lhes ocasione alguma lesão ou doença”. Contudo esta reparação só tem lugar mediante a verificação de certos requisitos, assim:

- a) “no local e durante o tempo do trabalho”;
- b) “na prestação do trabalho ou fora do local e tempo de trabalho normal, se ocorrer enquanto se executam ordens ou realizam serviços sob a autoridade da entidade patronal”;

⁴⁰ Vd. Vítor Ribero, *Acidente de Trabalho – Conceito Legal*, Revista do Ministério Público, Ano 3, vol.10, Lisboa, 1982, p.170.

⁴¹ É o caso exemplificativo de Frederico Mittermayer Madureira, in “*A nova Lei sobre acidentes no trabalho*”, vol. I, nº20, p.155, ao afirmar que “dominado por ideias de protecção às entidades patronais e seguradoras, do que inspirado pela preocupação de proteger as classes operárias”.

c) “na execução de serviços espontaneamente prestados pelos seus trabalhos à entidade patronal de que lhe possa resultar proveito económico”.

Em suma, continua a entender-se como acidente de trabalho aquele que ocorre durante a prestação efectiva do trabalho, deixando de fora do texto legal a consideração dos acidentes de trabalho *in itinere*.

Todavia, devido à abertura deixada à jurisprudência desde os trabalhos preparatórios desta Lei, a jurisprudência portuguesa começa a avançar com a definição do âmbito da figura dos acidentes de trabalho *in itinere* durante a vigência da Lei nº1942.

Como seria de esperar, o desenvolvimento da consagração dos acidentes *in itinere* como acidentes de trabalho pela jurisprudência não foi aceite de forma leviana, havendo quem não concordasse com tal entendimento da jurisprudência⁴².

Relativamente aos aqui estudados acidentes de trabalho *in itinere*, era entendimento de variadíssimos autores que o trajecto utilizado pelo trabalhador quer para o trabalho quer do regresso deste não era incluído na teoria do risco da autoridade da entidade patronal, não podendo assim, consistir num acidente de trabalho⁴³.

Porém, a jurisprudência, como criadora dos acidentes de trabalho *in itinere* que é, foi ao longo do tempo entendendo que o percurso percorrido pelo trabalhador quer para o trabalho quer no seu regresso constituem uma necessidade criada pelo próprio exercício da actividade profissional⁴⁴.

Em suma, embora muitas vezes se tenham levantado contra o desenvolvimento dos acidentes *in itinere* como acidentes de trabalho pela jurisprudência, a verdade é que esta figura passou a deixar de ser apenas aplicada pela jurisprudência para passar a ser contemplada legislativamente com a Lei nº2127 de 3 de Agosto de 1965.

De salientar ainda que não foi só em Portugal que os acidentes de trabalho *in itinere* se tornaram numa problemática, pois também em outros países o mesmo sucedeu como é o caso da Itália que só há pouco tempo legislou acerca da aplicação da figura dos acidentes de trabalho *in itinere* a todos os trabalhadores (apenas no ano 2000). Mas existem casos de países como a Bélgica que à semelhança de Portugal há já alguns anos que consagram

⁴² É o caso de Tito Arantes, in “*A Debatida Questão dos Desastres no Caminho de, ou para, o Trabalho*”, edição do autor, 1947.

⁴³ A título de exemplo, Alberto dos Reis, in “*Sobre o Conceito de Acidente de Trabalho (Notas a um acórdão)*”, RLJ, ano 76, 1943; e Ary dos Santos, in “*Acidentes de Trabalho. Estudo de Direito Objectivo seguido de uma compilação dos diplomas legais publicados sobre a matéria*”, Livraria Clássica Editora, Lisboa, 1932.

⁴⁴ Um exemplo de um acórdão favorável a esta corrente é o Ac. do STA de 4 de Maio de 1943, publicado em O Direito, Revista de Jurisprudência, Ano 75, nº1, 1943, p.313.

legalmente os acidentes *in itinere* como acidentes de trabalho, no caso belga desde a Lei de 10 de Abril de 1971.

Relativamente ao exemplo francês a Lei e a jurisprudência têm bem presente a distinção entre acidentes de trabalho propriamente ditos e os acidentes *in itinere*, embora estes tenham sido entendidos como acidentes de trabalho em 1946. Ou seja, os acidentes *in itinere* sendo uma ampliação do conceito de acidente de trabalho só ocorrem devido ao facto de o trabalhador ter de cumprir o contrato de trabalho.

Por sua vez, quanto à Lei espanhola, por altura da nossa Lei nº1942, a legislação espanhola regia-se pela teoria do risco profissional, estando, assim, completamente excluída a previsão dos acidentes de trabalho *in itinere*.

Após a Lei nº1942 surge a Lei nº2127 de 3 de Agosto de 1965⁴⁵, mas que entrou em vigor apenas no dia 19 de Novembro de 1971 aquando do Decreto nº360 de 21 de Agosto de 1971.

Com esta nova Lei os critérios consagrados na Lei nº83 para a definição de acidente de trabalho deixam completamente de existir, nomeadamente a causa exterior e a violência.

Ao invés da anterior Lei nº1942, a nova Lei apresenta uma definição expressa de acidente de trabalho, embora segundo Carlos Alegre⁴⁶ não seja uma definição completa carecendo de ser complementada por outros pressupostos não expressamente consagrados.

Assim, no entendimento de Alegre, a noção de acidente de trabalho deve conter como pressupostos:

- a) Que a vítima seja um trabalhador por conta de outrem ou equiparado, resultando assim, a necessidade de um vínculo laboral;
- b) Que a actividade desenvolvida pelo trabalhador acidentado tenha em vista fins lucrativos;
- c) Que do acidente resulte uma lesão. Porém, é essencial que esteja presente um nexo de causalidade entre a lesão e o acidente. Questão mais controversa é saber se é igualmente necessária a verificação de um nexo causal entre o acidente e o trabalho. Ora, esta questão foi alvo de muita discussão quer na jurisprudência quer na doutrina, mas a maioria entende que a exigência deste nexo de causalidade estava ligado à teoria do risco profissional agora ultrapassada pela teoria do risco da autoridade que se caracteriza pelo facto de o risco ser “genérico, ligado ao conceito amplo de autoridade patronal” (ALEGRE, 1995:34);

⁴⁵ Regulada pelo Decreto nº360/71 de 21 de Agosto de 1971.

⁴⁶ In “*Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei nº2127*”, Almedina, Coimbra, 1995, p.31.

d) Que a lesão produzida tenha de se traduzir numa redução na capacidade de trabalho e de ganho ou até mesmo na morte. Assim, ficam excluídos deste regime de reparação dos acidentes de trabalho os acidentes leves que causem apenas pequenas lesões.

A Lei nº2127 começa por prever um princípio geral do direito à reparação⁴⁷ e pretende principalmente estabelecer quem tem direito a essa reparação e em que moldes, ao invés de estabelecer uma definição de acidente de trabalho.

Na verdade, à semelhança da anterior Lei nº1942, também aqui o conceito de acidente de trabalho⁴⁸ é apresentado quer afirmativamente ao indicar quando é acidente de trabalho, quer negativamente quando estabelece situações em que não é possível falar de acidente de trabalho⁴⁹.

Mas para uma melhor compreensão do que se tem vindo a dizer passemos a uma análise do conceito de acidente de trabalho adiantado por esta Lei nº2127.

Assim, “esta legislação tornou-se imperativa, mínima e aplicável ao universo dos trabalhadores por conta d’outrem” (TAVARES DA SILVA, 1992:425) ao delimitar o conceito em três pressupostos cumulativos:

- a) “Elemento espacial” (local de trabalho);
- b) “Elemento temporal” (tempo de trabalho);
- c) “Elemento causal” (nexo de causalidade entre o acidente e a lesão) (TOMÁS DE RESENDE, 1988:17).

Concluimos, então, que as noções de local e tempo de trabalho se tornam fulcrais para a definição do conceito de acidente de trabalho até porque a própria Lei nº2127 no nº3 da Base V consagra estas noções.

Nestes termos, local de trabalho é “toda a zona de laboração ou exploração da empresa” e tempo de trabalho é todo aquele período para além do considerado como normal de laboração, “o que preceder o seu início, em actos de preparação ou com ele

⁴⁷ Na sua Base I.

⁴⁸ A definição de acidente de trabalho variava conforme o país em análise. Por isso, a título de exemplo, durante a vigência em Portugal da Lei nº2127 de 3 de Agosto de 1965, em França o acidente de trabalho era definido como “todo o acidente ocorrido, qualquer que seja a causa, por causa ou em ocasião do trabalho”. Por sua vez, em Itália o conceito de acidente de trabalho resumia-se ao “acidente provocado por uma causa violenta no decurso do trabalho” enquanto que na Bélgica, acidente de trabalho era o “ocorrido no decurso e na execução do contrato de trabalho e que produz uma lesão”. Por outro lado, na Alemanha entendia-se o acidente de trabalho como aquele que ocorria “na Empresa e/ou por ocasião duma ocupação relevante para a Empresa, na base de um contrato de trabalho ou de aprendizagem ou de uma outra actividade com seguro”. Cfr. António Tavares da Silva, “*O enquadramento jurídico dos acidentes de trabalho*”, RDES, ano XXXIV, nº4, Almedina, Coimbra, 1992, p.429.

⁴⁹ Cfr. Vítor Ribero, *Acidente de Trabalho – Conceito Legal*, Revista do Ministério Público, Ano 3, vol.10, Lisboa, 1982, p.180.

relacionados, e o que se lhe seguir, em actos também com ele relacionados, e ainda as interrupções normais ou forçosas de trabalho”.

Destas noções apresentadas de local e tempo de trabalho tornou-se possível o alargamento do conceito de acidente de trabalho, surgindo nesta Lei um leque de extensões de acidentes de trabalho que daqui em diante analisaremos, nomeadamente, os acidentes de trabalho *in itinere*.

Os acidentes de trabalho *in itinere* surgem nesta Lei nº2127 como um dos casos de extensão do conceito de acidente de trabalho, mas não se tratam dos únicos casos a que também é alargado o conceito de acidente de trabalho.

Nestes termos, a al.a) do nº2 da Base V da Lei nº2127 prevê que continua a considerar-se o acidente como de trabalho quando ocorra “fora do local ou do tempo de trabalho, quando verificado na execução de serviços determinados pela entidade patronal ou por esta consentidos”.

Vejamos, esta norma abdica por completo dos pressupostos tempo e local de trabalho essenciais no conceito *stricto sensu* de acidente de trabalho embora neste caso a responsabilidade seja fundada “tão-somente na relação de autoridade e dependência que caracteriza o contrato de trabalho” (TOMÁS DE RESENDE, 1988:19).

Alegre⁵⁰ entendeu que para que neste caso concreto fosse possível atribuir ao acidente o conceito de acidente de trabalho era necessário a verificação de três requisitos:

- a) A “execução de serviços” fora do tempo e /ou local de trabalho;
- b) Quando a missão tiver carácter duradouro ou apenas ocasional;
- c) A posição subordinada do trabalhador em relação à entidade patronal durante a realização da missão.

No que toca à al.b) do nº2 da Base V, temos a consagração expressa na legislação Portuguesa dos aqui estudados acidentes de trabalho *in itinere*.

Ora, os acidentes de trabalho *in itinere* são uma criação jurisprudencial que originou variadíssimas discussões sobre se devia ou não considerar-se como acidente de trabalho. A jurisprudência foi ao longo do tempo considerando que sim o que levou a que mais tarde também a legislação acolhesse essa figura, à semelhança de outros países.

Porém, Alegre⁵¹ entende que nos acidentes ocorridos durante os trajectos realizados nos termos da al.a) não deva considerar-se a figura dos acidentes de trabalho *in itinere*,

⁵⁰ In “Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei nº2127”, Almedina, Coimbra, 1995, p.37.

⁵¹ In “Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei nº2127”, Almedina, Coimbra, 1995, p.37 e ss.

pois naquele caso estarão em causa acidentes “*tout court*”, visto que esses trajectos fazem parte da missão que foi determinada ao trabalhador.

O conceito de acidente de trabalho *in itinere* foi alvo de uma longa discussão até ser consagrado na Lei nº2127. Porém, a análise desse conceito será realizada mais à frente neste estudo no Capítulo III, ponto 1.

Por último, outro caso de extensão do conceito de acidente de trabalho constava da al.c) do nº2 da Base V, “Na execução se serviços espontaneamente prestados e de que possa resultar proveito económico para a entidade patronal”.

Neste caso, já não estamos no âmbito da teoria do risco da autoridade, visto que, o pressuposto necessário para a sua qualificação como acidente de trabalho é o proveito económico que o empregador retira dos serviços espontaneamente prestados pelo trabalhador.

No fundo, uma vez que esses serviços não são ordenados nem controlados pelo empregador, a responsabilidade pelos acidentes é justificada pelo princípio “*ubi commoda ibi incommoda*”.

Em 1997 surge a Lei nº100/97 de 13 de Setembro⁵² que apenas entrou em vigor no ano 2000.

Esta Lei caracterizou-se por manter quase inalterado o regime anteriormente previsto na Lei nº2127.

Uma das questões desenvolvidas na Lei nº100/97 diz respeito aos acidentes de trabalho *in itinere* visto que estava previsto neste diploma o alargamento do âmbito de aplicação desta figura, uma vez que passa a considerar-se acidente *in itinere* e por sua vez de trabalho as deslocações entre o local de trabalho e o local de refeição. Outra grande novidade é a possibilidade de serem admitidos desvios para realizar “necessidades atendíveis dos trabalhadores” sem deixar de estar presente um acidente de trabalho.

Durante a vigência da Lei nº100/97 o factor mais importante revela-se no entanto com o CT de 2003 (Lei nº99/2003) que regulou nos seus Art.281º a 301º a matéria dos acidentes de trabalho embora tais normas nunca tenham entrado em vigor.

Os acidentes de trabalho *in itinere* tinham, assim, consagração no CT de 2003 no Art.285º al.a).

Actualmente rege a Lei nº98/2009 de 4 de Setembro⁵³ (de seguida designada como LAT). A noção de acidente de trabalho consta do Art.8º nº1 desta Lei que o define como

⁵² Regulada pelo DL nº143/99 de 30 de Abril de 1999.

“aquele que se verifique no local e no tempo de trabalho e produza directa ou indirectamente lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte”.

Ora, à semelhança do que vinha a ser comum nos regimes anteriores, também a LAT define acidente de trabalho propriamente dito em função dos conceitos de local e tempo de trabalho fixando tais noções no nº2 do Art.8º.

Assim, local de trabalho é “todo o lugar em que o trabalhador se encontra ou deva dirigir-se em virtude do seu trabalho e em que esteja, directa ou indirectamente, sujeito ao controlo do empregador” e como tempo de trabalho deve entender-se para “além do período normal de trabalho o que precede o seu início, em actos de preparação ou com ele relacionados, e o que se lhe segue, em actos também com ele relacionados e ainda as interrupções normais ou forçadas de trabalho”.

Ou seja, estas noções de local e tempo de trabalho em quase nada diferem das noções anteriormente previstas desde a Lei nº2127. Daí que à semelhança das legislações anteriores seja possível face à flexibilidade destas noções prever extensões ao conceito de acidente de trabalho.

Vejamos, o Art.9º da LAT consagra as ditas extensões e é nesta matéria que a LAT mostra maiores novidades quanto ao conceito de acidente de trabalho. Agora, existe um variado leque de situações que mediante a sua verificação se pode falar em acidente de trabalho. Assim, constituem também acidentes de trabalho os que ocorrem:

- a) “no trajecto de ida para o local de trabalho ou de regresso deste”;
- b) “na execução de serviços espontaneamente prestados e de que possa resultar proveito económico para o empregador”;
- c) “no local de trabalho e fora deste, quando no exercício do direito de reunião ou de actividade de representante dos trabalhadores”;
- d) “no local de trabalho, quando em frequência de curso de formação profissional ou, fora do local de trabalho, quando exista autorização expressa do empregador para tal frequência”;
- e) “no local de pagamento da retribuição, enquanto o trabalhador aí permanecer para tal efeito”;
- f) “no local onde o trabalhador deva receber qualquer forma de assistência ou tratamento em virtude de anterior acidente e enquanto aí permanecer para esse efeito”;

g) “em actividade de procura de emprego durante o crédito de horas para tal concedido por lei aos trabalhadores com processo de cessação do contrato de trabalho em curso”;

h) “fora do local ou tempo de trabalho, quando verificado na execução de serviços determinados pelo empregador ou por ele consentidos”.

Relativamente aos acidentes de trabalho *in itinere*, a LAT vigente concretizou a sua previsão ao estabelecer agora critérios para a sua definição e aplicação que mais adiante analisaremos⁵⁴.

Em traços gerais, presentemente, por acidente de trabalho entende-se não só o que ocorre durante a prestação efectiva do trabalho mas também quando concretamente não estão verificados os pressupostos tempo e local de trabalho e até mesmo quando está afastada a teoria do risco da autoridade (Art.9º nº1 al.b) da LAT).

2. O direito à reparação

Importa desde logo referir que os trabalhadores (por conta de outrem) acidentados, e em determinados casos os seus familiares, têm direito a ver reparados os danos sofridos em virtude de acidente de trabalho⁵⁵.

O primeiro sistema de reparação dos acidentes de trabalho surgiu em França no ano de 1898⁵⁶, onde as indemnizações eram calculadas em montantes abaixo do dano real de forma a não prejudicar os empregadores.

Actualmente, considera-se que a indemnização devida em caso de acidente de trabalho prevê duas realidades: em primeiro lugar a recuperação da saúde do trabalhador e em segundo o pagamento de um montante numerário pela morte ou pela incapacidade de trabalho ou de ganho⁵⁷.

A Lei Civil diz-nos que a reparação deve ser, desde logo, uma reparação natural⁵⁸ e em materia de acidentes de trabalho tal parece não ser afastado.

A indemnização pretende reestabelecer o estado anterior do trabalhador, e neste âmbito pretende devolver ao trabalhador acidentado a sua capacidade de trabalho ou de ganho.

⁵⁴ Análise detalhada dos acidentes de trabalho *in itinere* no Capítulo III.

⁵⁵ Vd. Art.1º nº1 da LAT.

⁵⁶ Cfr. Renée Jaillot, “La faute inexcusable en matière d’accident du travail et de maladie professionnelle”, Paris, LGDJ, 1980, p.42 e ss.

⁵⁷ Vd. Pedro Romano Martines, in “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 2013, p.808.

⁵⁸ Cfr. Art.562º e 566º do CC.

Contudo, na maioria das situações tal não é possível e nesses casos os acidentes de trabalho são indemnizados em espécie ou em dinheiro⁵⁹.

Nestes termos, a LAT só repara as situações previstas no Art.23º, sendo que outros casos serão reparados segundo o regime geral da responsabilidade civil extracontratual⁶⁰.

A existência de um acidente de trabalho pressupõe desde logo a existência de um dano (“lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte” – Art.8º nº1 da LAT), embora nem todos os danos sejam reparáveis em sede de acidentes de trabalho. Apenas os são os danos que como a própria Lei refere origemem a “redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte”.

Assim, serão apenas reparados determinados danos patrimoniais, estando, deste modo, completamente excluída a reparação dos danos morais ou não patrimoniais⁶¹.

Porém, nos termos do Art.18º da LAT, ou seja, havendo culpa da entidade empregadora, serão reparados todos os danos patrimoniais e não patrimoniais.

Ora, a existência de um dano conduz à verificação de uma incapacidade que é definida em “função da natureza e da gravidade da lesão, do estado geral do sinistrado, da sua idade e profissão, bem como da maior ou menor capacidade funcional residual para o exercício de outra profissão compatível e das demais circunstâncias que possam influir na sua capacidade de trabalho ou de ganho” (Art.21º nº1 da LAT).

Perante isto, dos acidentes de trabalho podem derivar incapacidades temporárias ou permanentes para o trabalho (Art.19º nº1 da LAT), sendo que a incapacidade temporária pode ser parcial ou absoluta (Art.19º nº2 da LAT). Por sua vez, a incapacidade permanente subdivide-se em parcial, absoluta para o trabalho habitual e absoluta para todo e qualquer trabalho (Art.19º nº3 da LAT).

A determinação da incapacidade resultante de um acidente de trabalho é conseguida pela aplicação das regras da Tabela Nacional de Incapacidades (TNI) (Art.20º e 21º nº3 da LAT) sendo depois expressa em percentagem (Art.21º nº1 1ª parte da LAT).

Como já referimos o CC estipula que sempre que possível a reparação deve ser feita por uma reparação natural e quando não é possível por uma reparação em dinheiro⁶².

O regime dos acidentes de trabalho não se afasta muito do regime geral do CC, apenas acrescenta que a reparação pode igualmente ser efectuada em espécie.

⁵⁹ Cfr. Art.23º da LAT.

⁶⁰ Vd. Art.483º e ss do CC.

⁶¹ Questão desenvolvida na p.40 e ss do presente estudo.

⁶² Art.566º do CC.

Assim, nos termos do Art.23º da LAT, a reparação dos danos emergentes de acidente de trabalho é feita segundo prestações em dinheiro (al.b)) e em espécie (al.a)).

Relativamente às prestações em dinheiro tem de ser feita uma distinção entre os casos de incapacidade e as situações que originam a morte do trabalhador.

No caso de incapacidade, a reparação em dinheiro destina-se a reparar a capacidade para o trabalho ou de ganho que o trabalhador acidentado tinha anteriormente ao acidente, assim como, por exemplo, suportar a readaptação da habitação (Art.47º nº1 al.i) da LAT)⁶³.

No que à morte diz respeito, a reparação em dinheiro tem como principal objectivo garantir que os familiares do trabalhador cujo acidente de trabalho lhe resultou a morte recebem uma compensação pela perda do familiar que muitas vezes se traduz na perda do sustento da família, acompanhado por um subsídio para pagamento do funeral (Art.47º nº1 al.e), f) e g) da LAT).

Em suma, as prestações em dinheiro englobam as variadas situações previstas no Art.47º nº1 da LAT.

Quanto à reparação em espécie, as suas modalidades estão estipuladas no Art.25º da LAT, consistindo designadamente em “prestações de natureza médica, cirúrgica, farmacêutica e hospital e outras necessárias à reparação do sinistrado” (ROMANO MARTINEZ, 2013:809), acrescido do direito aos primeiros socorros (Art.26º da LAT) e da assistência de terceira pessoa (Art.53º da LAT).

As prestações em espécie podem, por acordo das partes, ser substituídas por uma reparação em dinheiro, no caso de o trabalhador pretender ser tratado em centro hospitalar da sua escolha.

Em síntese, o pressuposto do direito à reparação do acidente de trabalho “é que tais prestações sejam adequadas e necessárias ao reestabelecimento do estado de saúde e da capacidade de trabalho ou de ganho do sinistrado e à sua recuperação para a vida activa” (BENTO FIALHO, 2007:156).

Questão que se segue é o cálculo das indemnizações devidas às vítimas dos acidentes de trabalho.

A determinação do montante das indemnizações está consignado a dois requisitos: ao dano sofrido pelo trabalhador vítima do acidente de trabalho e à retificação que tal trabalhador auferia aquando do acidente.

⁶³ Cfr. Ac. do TRC de 06//03/1997, CJ XXII, T. II, p.62.

Quanto ao primeiro requisito podemos, assim, depreender que o valor da indemnização varia consoante está presente um caso de morte do trabalhador ou uma situação de incapacidade.

Relativamente ao caso de morte os termos em que a prestação deve ser realizada encontram-se previstos nos Art.56ºs e ss da LAT.

Por sua vez, a indemnização devida em caso de incapacidade é diferente consoante se trate de uma incapacidade permanente ou temporária⁶⁴ e ainda do grau de incapacidade determinado segundo a TNI.

Como referimos o montante da indemnização é apurado também com base na retribuição do trabalhador⁶⁵.

A LAT não considera a retribuição nos mesmos termos do CT (Art.258º do CT), pois segundo o seu Art.71º nº2 estão incluídas neste conceito “todas as prestações recebidas com carácter de regularidade”⁶⁶, ou seja, para a determinação do montante da indemnização não conta apenas a retribuição base como também outras prestações designadamente o subsídio de alimentação entre outras, desde que se traduzam numa vantagem económica para o trabalhador⁶⁷.

Vejamos, na maioria dos casos, o trabalhador recebe além da retribuição base outras quantias que são igualmente importantes para a delimitação do montante da indemnização, tratam-se de quantias pagas habitualmente ao trabalhador o que não significa que seja mensalmente⁶⁸ e que tanto podem ser atribuídas em prestações pecuniárias como em espécie.

Quanto aos pagamentos em espécie traduzem-se comumente na atribuição de carro da empresa ao trabalhador para se deslocar em função da actividade que desenvolve e neste caso não será considerado retribuição nem segundo o CT nem nos termos da LAT, pois como salientamos anteriormente, não corresponde a uma vantagem económica para o trabalhador.

⁶⁴ Cfr. Art.48º da LAT.

⁶⁵ Cfr. Art.48º nº3 e Art.71º da LAT.

⁶⁶ Vd. Ac. do STJ de 08/03/1995, BMJ 445, p.371 e ss; Ac. do STJ de 25/06/1997, BMJ 468, p.288 e ss; Ac. do TRP de 14/01/1991, CJ XVI, T. I, p.275 e ss.

⁶⁷ No mesmo sentido Pedro Romano Martinez, “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 2013, p.811.

⁶⁸ Cfr. Ac. do STJ de 13/01/1993, CJ (STJ) I (1993), T. I, p.225 e ss; Ac. do STJ de 25/06/1997, BMJ 468, p.288 e ss; Ac. do TRP de 14/01/1991, CJ XVII, T.I, p.275 e ss; Ac. do TRC de 17/06/1992, CJ XVII, T. III, p.269 e ss; Ac. do TRP de 13/07/1992, CJ XVII, T.IV, p.283 e ss; Ac. do TRL de 13/01/1993, CJ XVIII, T. I, p.167 e ss; Ac. do TRL de 12/01/1994, CJ XIX, T.I, p.161 e ss.

O facto de a retribuição habitualmente recebida pelo trabalhador não ser sempre a mesma, pois nem sempre o trabalhador auferir determinada prestação acessória, origina que o cálculo do valor da indemnização não seja facilmente conseguido.

Nestes casos, é apurado considerando uma remuneração média auferida pelo trabalhador durante o ano anterior ao acidente de trabalho (Art.71º nº4 da LAT).

Outro problema surge quando o trabalhador acidentado se trata de um estagiário ou está em formação profissional. Nesta situação, a indemnização é calculada com base na retribuição auferida por um trabalhador dessa mesma empresa que desenvolva actividade equiparada ao estágio ou à formação profissional (Art.71º nº7 da LAT)⁶⁹.

Temos vindo a referir que a indemnização ou pensão devida em caso de acidente de trabalho é calculada face à retribuição que o trabalhador auferia aquando do acidente. Porém, não é considerada a totalidade da retribuição.

Nos termos do Art.48º da LAT o valor da retribuição que é considerado varia em função do tipo de incapacidade, isto é, se é permanente ou temporária e ainda qual das modalidades está presente. V.g., no caso de incapacidade temporária absoluta a indemnização corresponde a 70% da retribuição nos primeiros doze meses de incapacidade sendo depois correspondente a 75% da retribuição.

Quanto ao momento em que se dá o vencimento da indemnização este varia conforme o caso, pois se do acidente de trabalho resultar a morte do trabalhador, a pensão vence no dia seguinte ao falecimento⁷⁰. Se a incapacidade for temporária o vencimento da indemnização ocorre no dia seguinte ao acidente (Art.126º da LAT), por sua vez, no caso de incapacidade permanente o vencimento verifica-se no dia seguinte ao da alta clínica (Art.128º da LAT)⁷¹.

Depois de vencidas as indemnizações ou pensões que são devidas aos seus titulares tanto podem ser pagas mensalmente (no caso de incapacidade temporária – Art.72º nº3 da LAT) ou anulamente (na situação de morte do trabalhador – Art.56º nº1 da LAT) como ainda em outros períodos de tempo desde que por acordo dos interessados (Art.72º nº5 da LAT).

A indemnização ou pensão poderá ainda ser paga em capital quando ocorra a sua remição nos termos dos Art.75º e ss da LAT.

⁶⁹ No mesmo sentido, Manuela Bento Fialho, “Acidentes de Trabalho. Doenças Profissionais. As Garantias do Sistema Legal de Protecção”, Boletim Sindical dos Juizes Portugueses, 2007, p.157.

⁷⁰ Pedro Romano Martinez, “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 2013, p.813, salienta que como o empregador muitas das vezes não tem os cálculos feitos na data do vencimento da pensão, são devidos juros de mora nos termos do Art.806º do CC ainda que não peticionados.

⁷¹ Às restantes situações é aplicado o regime geral do Art.805º nº3 do CC.

Relativamente ao local onde a indemnização deve ser paga varia conforme o estipulado na legislação.

Assim, por um lado, existem situações que têm de se verificar em sítios concretos como ocorre com as prestações em espécie que por natureza ocorrem nos centros hospitalares (Art.27º da LAT). Por outro lado, temos as prestações em dinheiro que devem seguir o regime geral do CC (Art.774º do CC), ou seja, no domicílio do credor, designadamente na habitação do trabalhador sinistrado ou dos seus familiares.

O cumprimento das prestações pode ainda ser realizado em local diferente dos supra referidos mediante acordo das partes desde que tal acordo seja redigido por escrito (Art.74º da LAT).

As prestações feitas ao trabalhador sinistrado podem sofrer revisões “quando se verifique uma modificação na capacidade de trabalho ou de ganho do sinistrado proveniente de agravamento, recidiva, recaída ou melhoria da lesão ou doença que deu origem à reparação” (Art.70º nº1 1ª parte da LAT).

Assim, quando uma indemnização é calculada e paga ao seu titular não significa que foi definitivamente, podendo ser alterada ou até mesmo extinta, pois encontra-se sujeita à condição *rebus sic stantibus*⁷².

Contudo, será necessário um novo processo judicial⁷³ e apenas poderá ser requerido pelo sinistrado ou pelo responsável pelo pagamento (Art.70º nº2 da LAT) e uma vez por cada ano civil (Art.70º nº3 da LAT).

Manuela Bento Fialho⁷⁴ salienta, ainda, que as pensões são actualizadas anualmente nos termos do Art.6º do DL nº142/99 de 30 de Abril⁷⁵.

As prestações que o trabalhador e os seus familiares recebem em virtude de reparação de acidente de trabalho são “inalienáveis, impenhoráveis e irrenunciáveis” (Art.78º da LAT).

No que toca às prestações em dinheiro tal só se verifica enquanto devidas e ainda não pagas aos seus titulares, visto que depois de se encontrarem na esfera do seu titular são parte do seu património e poderão ser alvo de alienação ou penhora embora nada impessa que o trabalhador renuncie à prestação por meio de mora do credor (Art.813º e ss do CC) ou que deixe prescrever tal prestação.

⁷² Estando assim as coisas.

⁷³ Art.147º e ss do Código de Processo do Trabalho.

⁷⁴ In “Acidentes de Trabalho. Doenças Profissionais. As Garantias do Sistema Legal de Protecção”, Boletim Sindical dos Juizes Portugueses, 2007, p.157.

⁷⁵ No mesmo sentido, Pedro Romano Martinez, “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 2013, p.813.

Quanto às prestações em espécie é difícil compreender a sua alienação e do mesmo modo a penhora, na medida em que são prestações devidas ao trabalhador enquanto trabalhador sinistrado. Relativamente à renúncia de tais prestações é aplicado igualmente o regime geral do Art.809º do CC, contudo o trabalhador pode recusar ser tratado ficando a seu cargo as consequências dessa recusa.

Além do referido, as prestações auferidas em virtude da reparação do acidente de trabalho gozam de privilégio creditório⁷⁶ nos termos do Art.333º do CT, na medida em que o Art.78º da LAT refere “gozam de garantias consignadas no Código do Trabalho”⁷⁷.

Podemos então concluir afirmando que as indemnizações são calculadas com base em certos elementos:

- a) “a natureza da incapacidade”;
- b) “a retribuição efectivamente auferida pelo sinistrado, que será sempre a do dia do acidente”; e
- c) “as percentagens a aplicar à retribuição real” (MORGADO DE CARVALHO, 2003: 83).

Ao trabalhador não são apenas devidas as indemnizações ou pensões, não é exigido apenas a reparação do acidente, são-lhe igualmente conferidos outros direitos.

O trabalhador tem, desde logo, direito a ser reintegrado na empresa (Art.155º nº1 1ª parte da LAT) e em funções compatíveis com o seu actual estado (Art.155º nº1 in fine da LAT).

Daí que o acidente de trabalho, em princípio, não origine a cessação do contrato de trabalho⁷⁸, na medida em que se ocorrer um despedimento sem justa causa seja atribuído ao trabalhador o direito a ser reintegrado ou caso não deseje ser reintegrado ao dobro da indemnização a que teria direito por despedimento ilícito (Art.157º nº4 da LAT)⁷⁹.

O trabalhador tem igualmente direito a resolver o contrato de trabalho e tal constituirá justa causa de resolução se o acidente de trabalho se ficar a dever a actuação culposa da entidade empregadora (Art.394º do CT).

Por sua vez, após um acidente de trabalho poderá ser verificada uma situação de caducidade do contrato de trabalho (Art.343º do CT), nomeadamente no caso de morte do trabalhador ou em situações de incapacidade permanente absoluta para todo e qualquer

⁷⁶ Cfr. Art.737º do CC.

⁷⁷ Manuela Bento Fialho, In “Acidentes de Trabalho. Doenças Profissionais. As Garantias do Sistema Legal de Protecção”, Boletim Sindical dos Juizes Portugueses, 2007, p.159 entende tratar-se de privilégio creditório mobiliário geral e imobiliário especial.

⁷⁸ Poderá ser justa causa de despedimento se o trabalhador causou dolosamente o acidente de trabalho.

⁷⁹ Nos termos do Art.391º nº1 do CT.

trabalho, visto que é impossível a continuação do desempenho do trabalho pelo trabalhador.

A Lei não protege só o trabalhador em situação de incapacidade permanente mas também perante incapacidade temporária.

Nestes termos, tendo o trabalhador uma incapacidade temporária parcial, ao empregador incumbe a obrigação de o ocupar em trabalho compatível com o seu estado (Art.155º nº1 da LAT), contudo, tal só acontece se a empresa dispor de tarefas compatíveis, não sendo, porém, o empregador obrigado a criá-las especificadamente para o trabalhador incapacitado⁸⁰.

O facto de o trabalhador se encontrar com uma incapacidade temporária pode originar a suspensão do contrato de trabalho nos termos do Art.296º nº1 do CT, assim como a possibilidade de as faltas do trabalhador serem consideradas justificadas, não havendo lugar a perda de retribuição (Art.255º nº2 al.b) do CT).

Relativamente aos prazos de prescrição e caducidade dos direitos dos trabalhadores sinistrados rege o Art.179º da LAT.

Acompanhamos o entendimento do professor Pedro Romano Martinez⁸¹ quando salienta que este Art.179º da LAT consagra um regime mais gravoso face ao regime geral do CC, na medida em que este estipula para a responsabilidade civil extracontratual um prazo de prescrição de três anos a contar da data em que o lesado teve conhecimento do direito (Art.498º do CC) e ainda um prazo de prescrição de vinte anos a partir do vencimento do direito à indemnização (Art.309º do CC) ou de cinco anos se a prestação for periódica (Art.310º al.a) do CC).

Ora, em matéria de acidentes de trabalho os prazos processam-se de maneira diferente.

Assim, o direito judicial para a reclamação das prestações devidas caduca ao fim de um ano após a comunicação da alta clínica ou da morte do trabalhador (Art.179º nº1 da LAT).

Se a acção judicial condenar ao pagamento das prestações, começa a correr novo prazo de prescrição de cinco anos após o vencimento de tais prestações (Art.179º nº2 da LAT).

⁸⁰ Pedro Romano Martines, “Direito do Trabalho”, Almedian, Coimbra, 2013, p.829, dá o exemplo de uma empresa de camionagem que apenas tem motoristas e uma secretária não dispondo de mais nenhuma tarefa, não sendo, assim, obrigado a cria-la.

⁸¹ In “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 2013, p.829.

Por fim, resta apenas salientar que embora ao longo desde ponto de análise se tenha falado em acidentes de trabalho *stricto sensu*, todo o regime de reparação é aplicado a situações de acidentes de trabalho *in itinere*, na medida em que esta figura constitui uma extensão à noção de acidente de trabalho.

3. Requisitos do Direito à reparação dos Acidentes de Trabalho

Numa análise de direito comparado, verificamos que os regimes de reparação variam conforme o país que analisamos.

Ora, encontramos três tipos de modelos de responsabilidade pelos acidentes de trabalho:

- a) Os sistemas de responsabilidade privada, isto é, a entidade empregadora é responsável pela reparação dos acidentes de trabalho que ocorrem na execução das actividades económicas que comandam, embora essa responsabilidade possa ser transferida para uma seguradora, através da previsão de um seguro obrigatório;
- b) Os sistemas de responsabilidade social, que se traduzem na aceitação dos riscos da actividade desenvolvida por pessoas colectivas de direito público;
- c) Os sistemas mistos, que consistem na junção dos dois anteriores sistemas, sendo deixado à vítima o direito de optar por um dos dois sistemas.

Relativamente ao sistema português temos de começar por fazer a distinção entre as doenças profissionais e os acidentes de trabalho, visto que são reparados mediante sistemas de reparação distintos.

As doenças profissionais começaram por ser qualificadas como acidentes de trabalho, mas rapidamente se percebeu que não era a concepção mais correcta, passando a ser regulada em Capítulo diferente dos acidentes de trabalho, embora ambas reguladas actualmente pela mesma Lei.

De forma genérica, as doenças profissionais são reparadas segundo um sistema de segurança social, pois como prevê o Art.93º nº1 da LAT actual “no âmbito material do regime geral de segurança social”.

Face aos acidentes de trabalho, a sua reparação chegou a ser prevista no âmbito da segurança social nos mesmos termos que as doenças profissionais mas tal nunca chegou a concretizar-se⁸², embora o regime actual seja excepcional face à maioria dos países

⁸² Pela Lei nº28/84 de 14 de Agosto de 1984 no seu Art.19º.

européus que consagram a reparação dos acidentes de trabalho no âmbito da segurança social.

Este facto foi criticado naquela altura e continua a ser alvo de discórdia actualmente. Se por um lado uns⁸³ entendem que a melhor opção seria a sua integração no sistema de segurança social por uma razão de equiparação às doenças profissionais, outros⁸⁴ consideram que a segurança social é demasiado burocratizada e que o seu estado de “falência” não é uma boa opção para a reparação dos acidentes de trabalho que carece de uma solução rápida e eficaz.

Analisando o sistema de reparação português (sistema privado), verificamos que a protecção face aos acidentes de trabalho é efectuada quer em relação a trabalhadores dependentes quer também no que toca a trabalhadores independentes.

Relativamente aos trabalhadores independentes são eles próprios que têm de assegurar a reparação dos acidentes de trabalho que eventualmente virão a sofrer, constando essa reparação de regime próprio e não da LAT (Art.184º da LAT).

Resulta do Art.7º da LAT, que relativamente aos trabalhadores dependentes é à entidade patronal que compete reparar o acidente de trabalho embora esteja obrigada legalmente a transferir tal responsabilidade para uma seguradora (Art.79º da LAT).

Segundo Menezes Leitão⁸⁵, “não são tutelados todos os danos produzidos pela actividade laboral”. Daí, que a reparação dos acidentes de trabalho esteja dependente de três pressupostos:

- a) O trabalhador protegido;
- b) A causalidade do dano;
- c) O dano.

Estamos perante requisitos cumulativos, uma vez que para haver direito à reparação pelos acidentes de trabalho todos têm de estar verificados.

a) O trabalhador protegido

Em matéria de determinação do lesado temos *a priori* de fazer a distinção entre trabalhadores independentes e trabalhadores dependentes.

⁸³ Por exemplo Florbela Pires, in “Seguro de Acidente de Trabalho”, LEX, Lisboa, 1999 p.25, nota 37.

⁸⁴ Nomeadamente, Pedro Romano Martinez em “Direito do Trabalho”, 6ª ed., Almedina, Coimbra, 2013, p.772; e Gonçalves da Silva em “A Greve e os Acidentes de Trabalho”, AAFDL, Lisboa, 1998, p.55, nota 99.

⁸⁵ Em “A Reparação de Danos Emergentes de Acidentes de Trabalho”, Temas Laborais – Estudos e Pareceres, Almedina, Coimbra, 2006, p.27.

O regime de reparação aqui analisado só protege os trabalhadores dependentes, ou seja, por conta de outrem ou equiparados (Art.3º nº1 da LAT), visto que, como supra referimos a reparação dos acidentes de trabalho de trabalhadores independentes é regulado por legislação própria.

No que toca aos trabalhadores independentes embora não se encontrem protegidos por este regime, estão, porém, igualmente obrigados a realizar seguro para reparação dos acidentes de trabalho.

Depreende-se que se trata de um trabalhador dependente mediante a existência de um vínculo laboral, isto é, um contrato de trabalho. Porém, embora esta seja a situação mais comum não é um requisito inteiramente acertivo visto que mesmo quando não exista contrato de trabalho válido nos termos do Art.122º do CT o direito à reparação mantém-se, na medida em que o requisito essencial para qualificar um trabalhador como dependente é a sua dependência económica em relação ao empregador e como refere o Art.3º nº2 da LAT “presume-se que o trabalhador está na dependência económica da pessoa em proveito da qual presta serviço”.

Assim, mesmo que o contrato de trabalho do trabalhador não seja válido mas o facto de esse trabalhador estar economicamente dependente da entidade empregadora faz com que o eventual acidente de trabalho que esse trabalhador sofra seja reparado nos termos da LAT e, deste modo, a reparação ficará a cargo da entidade patronal.

Desta forma, para estarmos perante um trabalhador protegido têm de ser verificados dois pressupostos que entendemos ser cumulativos, designadamente:

- a) “a prestação de trabalho a outrem” e;
- b) “a dependência económica do trabalhador em relação à pessoa a quem presta trabalho”⁸⁶ (MENEZES LEITÃO, 2010:433).

Consideramos, como referimos anteriormente, que se trata de requisitos cumulativos na medida em que mesmo que esteja presente um caso de trabalhador a prestar serviço a outrem não chega para que seja qualificado como trabalhador dependente, pois como a própria designação refere tem de ser “dependente” em termos económicos.

Afirmar que um trabalhador é economicamente dependente da entidade patronal significa poder concluir que esse trabalhador carece desse rendimento para sobreviver e

⁸⁶ Monteiro Fernandes, em “*Direito do Trabalho*”, 16ª ed., Almedina, Coimbra, 2012, p.139, entende que o factor dependência económica não é uma característica do contrato de trabalho, pois existem casos em que não se verifica dependência económica e continua a existir contrato de trabalho e inversamente quando existe dependência económica e na realidade o contrato de trabalho não é válido.

que não se trata apenas de uma actividade para ocupar o seu tempo, que não se trata de um *hobby*.

Por outro lado, o trabalhador aquando do acidente tem de estar ao serviço da entidade empregadora, tem de prestar serviço a outrem, não poderá, assim, como já referimos, estar a trabalhar por conta própria, pois neste caso o acidente de trabalho não será reparado nos termos da LAT.

Em suma, estes dois requisitos são fundamentais para que um acidente de trabalho seja reparado segundo a LAT, visto que o simples facto de um individuo estar a desempenhar uma tarefa numa determinada empresa e sofrer um acidente não torna possível a imediata qualificação desse acidente como acidente de trabalho, esse individuo terá de estar a desempenhar essa tarefa para outrem e estar economicamente dependente desse outrem.

b) A causalidade do dano

Em qualquer caso de responsabilidade civil a produção de um dano é fundamental, visto que apenas haverá lugar a responsabilidade civil se existir um dano.

O mesmo ocorre nos acidentes de trabalho que para serem reparados é necessária a verificação de um dano. Porém, nem todos os danos darão lugar a responsabilidade civil.

Assim, só existirá reparação dos danos (em caso de acidente de trabalho) quando se verifique um nexó de causalidade entre o acidente e os danos produzidos.

Este entendimento resulta da leitura do Art.8º nº1 da LAT ao estabelecer que do acidente resulte “directa ou indirectamente lesão corporal, perturbação funcional ou doença”.

Aliás, a própria Lei presume este nexó causal no Art.10º da LAT, quando a lesão se verifique após o acidente, tendo o empregador o ónus de provar a falta de tal nexó de causalidade.

Nos termos referidos, torna-se apenas exigência a verificação do nexó causal entre o acidente e a lesão mas já não entre o trabalho desempenhado pelo trabalhador sinistrado e a lesão, daí que, se qualifique como acidente de trabalho o acidente que ocorra mediante a prática de determinados actos (MENEZES LEITÃO, 2010:439):

a) “Actos devidos na prestação de trabalho”, enquadrando-se neste ponto os acidentes de trabalho propriamente ditos (Art.8º nº1 da LAT);

b) “Actos possibilitadores dessa prestação”. São por exemplo, os acidentes *in itinere*, aqui estudados (Art.9º nº1 al.a), nº2, 3 e 4 da LAT);

c) “Actos valorizadores dessa prestação”, designadamente a execução de serviços espontaneamente prestados (Art.9º nº1 al.b), d) e h) da LAT);

d) “Actos normal ou eventualmente inerentes a essa prestação”, designadamente os actos preparatórios ou posteriores à prestação do trabalho;

e) “Actos correspondentes ao exercício de alguns direitos laborais”, por exemplo o direito a reunião (Art.9º nº1 al.c), e), f) e g) da LAT).

Em síntese, podemos afirmar que desta enumeração de actos resulta que a reparação dos danos derivados dos acidentes de trabalho não ocorre apenas quando estamos perante os acidentes de trabalho em sentido estrito mas que são também considerados os acidentes que ocorrem na verificação da extensão do conceito de acidente de trabalho.

Ou seja, “a reparação do dano só é atribuída quando a sua causa corresponder à verificação de um risco da situação laboral estando excluídos da reparação os danos estranhos a essa situação” (MENEZES LEITÃO, 2010:440).

Ainda relativamente ao nexo causal aqui abordado, Romano Martinez⁸⁷ entende que apresenta “dois tipos de especificidades”, ou seja, primeiro porque o direito à reparação dos danos não é afastado quando o trabalhador tenha uma “predisposição patológica” anterior ao acidente (Art.11º nº1 da LAT), e segundo porque mesmo em caso de agravamento posterior da lesão existe direito a indemnização (Art.24º e 70º da LAT).

Ou seja, o simples facto de o trabalhador sofrer de determinado problema de saúde antes do acidente de trabalho não origina que tal acidente não seja qualificado como de trabalho e muito menos que não seja reparado nos termos da LAT, desde que estejam verificados os requisitos necessários para tal reparação.

Por outro lado, como supra referido no ponto 2 deste Capítulo, quando se verifique um agravamento da lesão existe uma revisão das prestações realizadas ao trabalhador sinistrado que poderá originar uma modificação das prestações, mesmo que esse agravamento se fique a dever à predisposição patológica do trabalhador, ou seja, mesmo que o agravamento da lesão seja devido a problema de saúde do trabalhador anterior ao acidente de trabalho o trabalhador sinistrado terá direito à indemnização (Art.11º nº2 da LAT).

Contudo, a Lei exige que a dita “predisposição patológica” do trabalhador não seja ocultada ao empregador (Art.11º nº1 in fine da LAT), isto é, aquando da contratação ou do

⁸⁷ Em “*Direito do Trabalho*”, 6ª ed., Almedina, Coimbra, 2013, p.806.

conhecimento que sofre desse problema de saúde o trabalhador terá de informar a entidade patronal que sofre dessa doença. Caso isso não aconteça, o acidente que se ficar a dever a esse problema de saúde ou um possível agravamento da lesão resultante do acidente por essa doença não serão reparados nos termos da LAT.

c) O dano

Segundo Romano Martinez⁸⁸ do Art.8º da LAT conclui-se que o acidente de trabalho é caracterizado face aos danos produzidos.

A LAT considera que o dano é a verificação da “lesão corporal, perturbação funcional ou doença da qual resulte redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte” (Art.8º nº1).

Como indicamos anteriormente nem todos os danos são reparáveis mediante o regime dos acidentes de trabalho mas apenas os casos de “redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte”⁸⁹.

Contudo, ao longo da evolução do regime de reparação dos acidentes de trabalho verificou-se que nem sempre se tornava fácil circunscrever os danos que deviam ser reparados, daí que tenha sido criada a TNI⁹⁰.

Ora, o que é objecto de reparação é o dano patrimonial devido à consagração na Lei do factor económico (Art.8º nº1 da LAT), o que deixa de fora deste regime de reparação os danos não patrimoniais. Esta teoria pode ser justificada pelo facto de a indemnização ser fixada em função da retribuição (Art.71º da LAT) assim como a reconstituição natural do acidente de trabalho ter como ponto de chegada o reestabelecimento da capacidade de ganho ou de trabalho (Art.23º al.a) da LAT), embora Palma Ramalho discorde desta posição como referimos anteriormente⁹¹.

Contudo, mesmo no que toca aos danos patrimoniais nem todos são reparados nos termos da LAT, apenas o são os danos que resultem na diminuição da capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte.

⁸⁸ In “*Direito do Trabalho*”, 6ª ed., Almedina, Coimbra, 2013, p.790.

⁸⁹ Palma Ramalho tem entendimento diverso quando prevê que é necessário a verificação de um duplo dano “dois resultados danosos consecutivos e sucessivos: um dano físico e um dano laborativo ou económico” em “Sobre os Acidentes de Trabalho em Situação de Greve”, ROA, Ano 53, Lisboa, 1993, p.550, mas que consideramos não ser o entendimento correcto pois estamos perante a verificação de danos típicos.

⁹⁰ Instituído pelo Decreto nº21979 de 10 de Dezembro de 1932 o primeiro esquema legal de avaliação de incapacidades que em 1960 com o Decreto nº43189 de 23 de Setembro criou uma tabela nacional agora prevista no DL nº352/07 de 23 de Outubro de 2007.

⁹¹ Cfr. nota 92.

Nestes termos, fica excluída a reparação de variados danos patrimoniais que muitas vezes são de elevado valor, como acontece quando o trabalhador devido ao acidente danifica determinado bem pessoal.

Poderemos assim afirmar que são apenas reparados os lucros cessantes que derivam da diminuição da capacidade de trabalho ou de ganho ou da morte.

Uma vez reparados segundo este regime jurídico de protecção apenas os danos patrimoniais a grande questão surge relativamente à reparação dos danos não patrimoniais.

A resposta a esta questão parece estar no regime geral de responsabilidade civil embora seja imprescindível a verificação de todos os pressupostos para a sua aplicação.

Previsão semelhante consta do Art.18º nº1 da LAT que aplica o regime regra da responsabilidade civil subjectiva à reparação dos danos no caso de culpa do empregador, situação em que todos os danos, patrimoniais e não patrimoniais, são reparáveis.

Assim, por fim, “a reparação de danos emergentes de acidentes de trabalho está limitada a um dano patrimonial específico, o qual corresponde àquele que deriva da impossibilitação da prestação de trabalho” (MENEZES LEITÃO, 2010:442).

Podemos assim concluir que para haver lugar a reparação de danos derivados de um acidente mediante o regime dos acidentes de trabalho aqui abordado é necessária a verificação cumulativa de alguns pressupostos, embora não sejam os pressupostos da responsabilidade civil, nomeadamente (MENEZES LEITÃO, 2006:35):

- a) “prestação de trabalho a outrem, quer como actividade, quer como resultado”;
- b) “dependência económica dessa prestação”;
- c) “verificação de um acidente, compreendido dentro dos riscos genéricos da colocação da força de trabalho no mercado”;
- d) “verificação de um dano muito específico”.

Parece-nos correcto concordar com o referido pelo Autor mas consideramos que tal entendimento deve ser complementado por alguns aspectos essenciais para que exista a reparação do acidente de trabalho nos termos da LAT. Nestes termos, entendemos que os pressupostos necessários para que o acidente de trabalho seja reparado consistem:

- a) Na prestação de serviço a outrem;
- b) Num trabalhador dependente, ou seja, estar economicamente dependente da pessoa ou entidade para quem presta serviço;
- c) Na verificação de um acidente, que ocorre na execução do serviço prestado ou em virtude deste;

d) Na ocorrência de uma lesão reparada segundo a TNI que origine um dano patrimonial que se traduz na diminuição da capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte.;

e) Na existência de um nexo de causalidade entre o acidente e a lesão.

4. Seguro obrigatório

A ideia de transferência da responsabilidade para os seguros vem desde logo da primeira lei de protecção dos trabalhadores acidentados⁹².

O regime português ao separar os acidentes de trabalho das doenças profissionais separa também as responsabilidades. Ou seja, enquanto nas doenças profissionais a responsabilidade fica a cargo da Segurança Social, nos acidentes de trabalho a responsabilidade pela sua reparação cabe já na esfera das seguradoras.

Como referimos anteriormente, a CRP prevê no seu Art.63º nº1 e 3 que a reparação dos acidentes de trabalho deveria ser feita nos termos do sistema da Segurança Social.

Contudo, verificamos que tal realidade nunca foi aplicada embora nem todos concordem com tal solução, na medida em que se por um lado Florbela Pires⁹³ entende que tal regime devia ser concretizado, por outro, Romano Martinez⁹⁴ considera que o sistema da Segurança Social é demasiado burocratizado não sendo a solução adequada para os acidentes de trabalho.

Entendemos que acompanhar a teoria deste último Autor se traduz na solução mais acertada, pois não se pode comparar um acidente de trabalho a uma doença profissional na medida em que aquele se traduz num evento repentino carecendo de uma solução imediata o que não pode ser oferecido no sistema da Segurança Social que tende a retardar a solução dos problemas sendo o seguro de reparação de acidente de trabalho o meio mais adequado para que o sinistrado possa ver os seus direitos ressarcidos.

Assim, nos acidentes de trabalho vigora o seguro obrigatório (Art.79º LAT) face à responsabilidade objectiva, pois no caso de haver culpa do empregador a responsabilidade já não é da seguradora. Porém, uma vez que a seguradora continua responsável pelo pagamento da indemnização detém, depois, direito de regresso face ao empregador.

Como supra salientamos, consideramos que o regime actual de transferência da responsabilidade para uma entidade seguradora se traduz na concepção mais acertada.

⁹² Lei nº83 de 24 de Julho de 1913.

⁹³ Cfr. Florbela Pires, in “*Seguro de Acidente de Trabalho*”, LEX, Lisboa, 1999 p.25, nota 37.

⁹⁴ Vd. Pedro Romano Martinez em “*Direito do Trabalho*”, 6ª ed., Almedina, Coimbra, 2013, p.772.

Assim, actualmente, a LAT prevê no seu Art.79º nº1 que o “empregador é obrigado a transferir a responsabilidade pela reparação prevista na presente lei para entidades legalmente autorizadas a realizar esse seguro”, ou seja, o empregador está legalmente obrigado a fazer um seguro de acidentes de trabalho, contudo, tal obrigação não se verifica em relação à administração central, regional ou local e as demais entidades desde que os trabalhadores estejam protegidos pelo regime dos acidentes em serviço ou outro regime com o mesmo âmbito (Art.80º da LAT).

Em suma, “o que a lei pretende não é responsabilizar a entidade patronal, mas sim garantir que o trabalhador lesado obtenha uma reparação do dano sofrido” (MENEZES LEITÃO, 1988:823).

A apólice uniforme de seguro de acidentes de trabalho é aprovada por “portaria conjunta dos ministros responsáveis pelas áreas das finanças e laboral, sob proposta do Instituto de Seguros de Portugal” (Art.81º nº1 da LAT)⁹⁵.

Embora o beneficiário do seguro de acidente de trabalho seja o trabalhador (ou os seus familiares), o seguro é realizado entre a seguradora e a entidade empregadora quando em causa se trata de trabalhadores por conta de outrem, pois na situação dos trabalhadores independentes são eles próprios que realizam o seguro com a seguradora.

A celebração do contrato de seguro de acidente de trabalho faz transferir para a seguradora a obrigação de reparar o acidente de trabalho que recaia sobre o empregador protegendo o trabalhador de eventuais incapacidades económicas da entidade empregadora.

Porém, apenas é transferida a responsabilidade civil objectiva pelo acidente de trabalho e já não a responsabilidade civil subjectiva, pelo que, no caso de o empregador actuar culposamente nos termos do Art.18º da LAT a seguradora repara os danos emergentes do acidente de trabalho até ao limite que repararia se estivesse presente a responsabilidade civil objectiva, mas detém o direito de regresso sobre o empregador das quantias pagas (Art.79º nº3 da LAT).

O seguro de acidentes de trabalho segue o regime geral dos seguros de responsabilidade civil, consistindo num seguro de responsabilidade civil obrigatório (Art.146º e ss da Lei nº72/2008 de 16 de Abril), embora não seja afastado o princípio da liberdade contratual, podendo, nestes termos, as partes moldar o contrato de seguro de acidentes de trabalho, desde que respeitados os termos da apólice uniforme.

⁹⁵ Vd. Portaria nº256/2011 de 5 de Julho que aprovou o modelo de apólice uniforme.

Contudo, pode ocorrer que não seja celebrado o seguro de acidentes de trabalho ou até que não repare todas as situações.

No caso de não ter sido celebrado seguro, o empregador incorre numa contra-ordenação muito grave (Art.171º nº1 da LAT), sendo responsável pelas indemnizações devidas em virtude de acidente de trabalho, ainda que a não celebração do contrato não se deva a culpa sua mas por exemplo da seguradora⁹⁶.

Por outro lado, se o seguro de acidentes de trabalho foi celebrado mas não reparar todas as ocorrências (por exemplo no caso de actuação culposa do empregador – Art.18º e 79º nº3 da LAT), a obrigação de reparar o acidente de trabalho fica igualmente a cargo da entidade empregadora.

Contudo, pode acontecer que o empregador não tenha condições financeiras para reparar tal acidente que em variadas situações poderá originar danos elevadíssimos.

Para precaver estas situações de insuficiência para reparar o acidente de trabalho por parte do empregador (e também das seguradoras embora não seja tão comum) foi criado o Fundo de Acidentes de Trabalho (FAT) pelo DL nº142/99 de 30 de Abril, que veio garantir o cumprimento das prestações que devem ser efectuadas ao trabalhador ou aos seus familiares em virude de acidente de trabalho.

O FAT veio substituir o Fundo de Actualização de Pensões de Acidentes de Trabalho (FUNDAP) previsto na Lei nº2127 de 3 de Agosto de 1965.

Embora o seguro de acidentes de trabalho seja obrigatório, o FAT repara os danos resultantes de um acidente de trabalho sempre que o empregador ou a seguradora não possam cumprir com essa obrigação.

A problemática desta questão surge relativamente à determinação das prestações que devem ou não ser reparadas pelo FAT.

É certo que o FAT intervém no caso de insolvência do empregador e da seguradora mas responderá por todas as prestações?

Ora, parece-nos que se o FAT se substitui ao empregador quando este não tem meios de reparar o acidente de trabalho tal não poderá acontecer apenas nas situações ditas “normais” de acidentes de trabalho, isto é, nos casos em que está presente a respnsabilidade civil objectiva.

Entendemos que o FAT deverá igualmente intervir no caso de o acidente se dever a culpa do empregador, situação em que a seguradora não é obrigada a reparar o acidente de

⁹⁶ Cfr. Ac. do STJ de 10/04/1996, CJ (STJ) 1996, T.I, p.285.

trabalho ficando esta reparação a cargo da entidade empregadora o que poderia originar um caso de não reparação do acidente caso esta não tenha meios económicos para tal. Daí que para evitar essas situações se deva admitir a intervenção do FAT nessas condições.

Relativamente aos danos não patrimoniais e aos demais danos patrimoniais não reparados segundo a LAT consideramos que deverão ficar a cargo do FAT igualmente nos casos de actuação culposa do empregador como se na realidade fosse este a reparar o acidente mas tal já não deverá acontecer nas situações de responsabilidade civil objectiva.

Ou seja, o FAT deverá intervir sempre que a seguradora ou o empregador devessem reparar o acidente de trabalho e nos mesmos termos que estes efectuariam a reparação.

Maria da Conceição Aragão⁹⁷ entendeu que devem estar incluídos os “casos especiais de reparação” mas já não os danos não patrimoniais e os juros de mora.

⁹⁷ In “A responsabilidade do Fundo de Acidentes de Trabalho”, PDT, nº70, p.81.

III. Extensão do conceito de Acidente de Trabalho: Acidente de trabalho *In Itinere*

Como temos vindo a salientar, acidente de trabalho encontra-se actualmente definido e regulado pela LAT (Lei nº98/2009 de 4 de Setembro) que entende acidente de trabalho como “aquele que se verifique no local e no tempo de trabalho e produza directa ou indirectamente lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte” (Art.8º nº1 da LAT).

Ora, chegamos igualmente à conclusão que para além deste conceito *stricto sensu* de acidente de trabalho são igualmente consentidas no âmbito da figura dos acidentes de trabalho outras situações que no caso concreto prescindem da verificação de certos requisitos nomeadamente do tempo e do local de trabalho.

Surgem, assim, variados casos possíveis de qualificar como acidentes de trabalho e que a doutrina e a legislação têm designado como extensões ao conceito de acidente de trabalho *stricto sensu*.

Actualmente, as extensões ao conceito de acidente de trabalho encontram-se estatuidas no Art.9º da LAT que consiste na enumeração de um leque de situações de possível enquadramento no conceito de acidente de trabalho e muito mais abrangente face à Lei anterior, de forma a garantir ao trabalhador vítima do acidente de trabalho uma maior protecção em caso de acidente.

Pois bem, é um desses casos de extensão do conceito de acidente de trabalho que se torna objecto de estudo neste trabalho, designadamente os acidentes de trabalho *in itinere*.

No presente Capítulo será analisado o conceito dos acidentes de trabalho *in itinere* e a respectiva descaracterização, numa abordagem comparativa ao conceito de acidente de trabalho propriamente dito.

1. A noção actual de Acidente de trabalho *In Itinere*

Os acidentes de trajecto, de percurso ou *in itinere* (designação adoptada pela jurisprudência mas não pela legislação) são alvo de muita Jurisprudência, visto que apesar de actualmente regulados pela LAT, os acidentes de trajecto são de origem jurisprudencial que mais tarde foi absorvida pela legislação⁹⁸.

⁹⁸ Júlio Manuel Vieira Gomes, “Acidente de Trabalho – O acidente *in itinere* e a sua descaracterização”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.6, designa que os acidentes *in itinere* são de criação pretoriana.

Alegre entende que os acidentes de trabalho *in itinere* não têm autonomia face ao regime geral dos acidentes de trabalho na medida em que “juridicamente” são apenas “uma das formas possíveis”⁹⁹.

Antes de ser atingida a noção actual de acidente de trabalho *in itinere*, este conceito passou por uma grande evolução legislativa.

Como salientamos no Capítulo II, ponto 1, página 24, os acidentes de *trabalho in itinere* foram integrados na legislação portuguesa com a Lei n.º2127 de 3 de Agosto de 1965 na sua Base V n.º2 al.b)¹⁰⁰.

Nos termos desta Lei para estarmos perante um acidente de trabalho *in itinere* era necessária a verificação de dois pressupostos cumulativos¹⁰¹, designadamente “I- o trabalhador se transporte ou seja transportado em veículo fornecido pela entidade patronal; ou, II- o acidente ocorra no percurso normal e resulte de risco específico ou agravado em relação a esse percurso” (TOMÁS DE RESENDE, 1988:20).

Romano Martinez previa ainda a existência de um terceiro pressuposto: “outras circunstâncias que tenham agravado o risco do mesmo percurso”¹⁰².

Relativamente ao pressuposto do meio de transporte utilizado, a responsabilidade da entidade empregadora era fundada na dependência do trabalhador face àquela.

Neste caso poderiam ocorrer três tipos de situações: o meio de transporte era do empregador e o percurso era igualmente escolhido por este; o meio de transporte continuava a ser do empregador mas o trajecto já era escolhido pelo trabalhador ou; o meio de transporte era público especialmente contratado pelo empregador para o transporte do trabalhador^{103/104}.

No que toca ao segundo pressuposto, o “particular perigo do percurso normal” não podia ser interpretado no sentido estrito da norma, visto que qualquer percurso normal tinha riscos nem que fosse por normalmente incluir uma deslocação automóvel que engloba sempre perigo.

⁹⁹ In “*Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei n.º2127*”, Almedina, Coimbra, 1995, p.40.

¹⁰⁰ Como refirmos aquando da sua análise, esta Lei só entrou em vigor anos mais tarde, precisamente em 19 de Novembro de 1971.

¹⁰¹ Vd. Ac. do STJ de 03/05/2000, disponível em www.dgsi.pt.

¹⁰² “*Acidentes de Trabalho*”, Pedro Ferreira Editor, Lisboa, 1996, p.61.

¹⁰³ Cfr. Pedro Romano Martinez, “*Acidentes de Trabalho*”, Pedro Ferreira Editor, Lisboa, 1996, p.58.

¹⁰⁴ Cfr. Ac. TRL de 17/11/93, CJ XVIII (1993), T.V, p.178 ss.

Porém, foi entendido que esta interpretação em sentido amplo não era pretendida pela Lei, pois ao referir “particular perigo” queria salientar os casos em que o risco era agravado e não as situações de risco ditas normais a que qualquer pessoa está sujeita¹⁰⁵.

Neste sentido, Alegre¹⁰⁶, distinguiu o risco genérico, o risco genérico agravado e o risco específico.

No risco genérico enquadravam-se as situações de risco que eram estranhas ao trabalho, ou seja, comuns a todas as pessoas.

O risco específico consistia nos casos que derivavam das condições de trabalho, isto é, estava associado ao trabalhador que exercia determinada actividade.

Quanto ao risco genérico agravado embora o perigo fosse inerente a todas as pessoas, os trabalhadores estavam mais expostos a esse perigo agravando o perigo comum a todas as pessoas.

Ora, na prática considerar que um determinado trajecto tem “particular perigo” não se demonstrou uma tarefa muito fácil dando origem a variada discussão. Daí que tenham existido duas posições diferentes quanto a esta questão. Se por um lado uns¹⁰⁷ entendiam que era apenas reparado o acidente de trajecto verificado nos casos de risco específico^{108/109}, outros aceitavam simplesmente o risco genérico, nomeadamente Alegre quando salientava que “a particular periculosidade do trajecto (...) não pode aferir-se, em termos de perigos especiais, porque, afinal, por uma razão, ou por outra, todos os caminhos oferecem perigo” acrescentando ainda que “particular perigo oferece, sempre, o percurso normal”, considerando que o trabalhador estava perante um risco genérico agravado e não de um risco específico.

Relativamente ao último pressuposto, estavam nele incluídas as situações de risco ocasional que agravavam em determinando momento os riscos do percurso. Estávamos, assim, no âmbito da teoria do risco agravado¹¹⁰.

Porém, este pressuposto tinha de ser analisado de forma cautelosa, pois nem sempre se podia entender que existia um agravamento do risco¹¹¹.

¹⁰⁵ Cfr. Ac. do TRL de 30/06/93, CJ XVIII (1993), T.III, p.192 ss.

¹⁰⁶ Cfr. “*Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei n.º2127*”, Almedina, Coimbra, 1995, p.42.

¹⁰⁷ Pedro Romano Martinez, “*Acidentes de Trabalho*”, Pedro Ferreira Editor, Lisboa, 1996, p.60, referindo que “não estão (...) abrangidas as situações de perigo genérico, a que se encontram sujeitas todas as pessoas, mas só as de perigo específico”.

¹⁰⁸ Cfr. Ac. do TRC de 27/01/92, CJ XVII (1992), T. I, p.124 ss.

¹⁰⁹ Cfr. Ac. do STJ de 26/05/1994, CJ (STJ) II (1994), T. II, p.271 ss.

¹¹⁰ Cfr. Carlos Alegre, “*Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei n.º2127*”, Almedina, Coimbra, 1995, p.46.

¹¹¹ Cfr. Ac. do TRL de 16/10/85, CJ X (1985), T. IV, p.209 ss.

Nos termos da Lei nº2127 era já definido o acidente de trabalho *in itinere* mediante o ponto de partida e de chegada do percurso que o trabalhador fazia.

Uma das extermidades consistia no local de trabalho que a própria Lei definia como “toda a zona de laboração ou exploração da empresa” (Base V nº 3 1ª parte da Lei nº2127), enquanto que a outra seria a residência habitual ou ocasional, o local de pagamento da retribuição ou o local onde o trabalhador devesse ser assistido devido a acidente anterior.

Posteriormente, na vigência da Lei nº100/97 de 13 de Setembro, que ficou caracterizada por pouco inovadora face ao regime geral dos acidentes de trabalho, destacou-se o desenvolvimento dos acidentes de trabalho *in itinere*, passando a englobar o trajecto entre o local de trabalho e o local onde o trabalhador toma as refeições até então considerado apenas pela Jurisprudência.

Foi ainda durante a sua vigência que o CT de 2003 consagrou expressamente os acidentes de trabalho *in itinere* no seu Art.285º al.a), embora os Art.ºs respeitantes aos acidentes de trabalho deste CT nunca tenham entrado em vigor.

Com a contínua evolução das LAT também o conceito dos acidentes de trabalho *in itinere* se foi desenvolvendo sendo hoje compreendido em moldes muito mais alargados face à legislação inicial¹¹².

Assim, actualmente, a LAT define no Art.9º nº1 al.a) acidente de trabalho *in itinere* como o que ocorre “no trajecto de ida para o local de trabalho ou de regresso deste”.

Vejamos, no nº2 do mesmo Art.9º da LAT estão consagrados os trajectos protegidos, nomeadamente os percursos:

- a) “entre qualquer dos seus locais de trabalho”;
- b) “entre a sua residência habitual ou ocasional e as instalações que constituem o seu local de trabalho”;
- c) “entre qualquer dos locais referidos na alínea precedente e o local do pagamento da retribuição”;
- d) “entre qualquer dos locais referidos na alínea b) e o local onde ao trabalhador deva ser prestada qualquer forma de assistência ou tratamento por virtude de anterior acidente”;
- e) “entre o local de trabalho e o local da refeição”;

¹¹² Designadamente, a Lei nº2127 de 3 de Agosto de 1965.

f) “entre o local onde por determinação do empregador presta qualquer serviço relacionado com o seu trabalho e as instalações que constituem o seu local de trabalho habitual ou a sua residência habitual ou ocasional”.

Partindo agora de uma análise do conceito dado pela legislação portuguesa podemos verificar *a priori* que para que ocorra um acidente de trabalho *in itinere* tem de o caso concreto se enquadrar num dos trajectos referidos¹¹³.

Os trajectos referidos permitem referir que a Lei portuguesa define acidente de trabalho *in itinere* mediante os locais de partida e os locais de chegada desses mesmos trajectos, à semelhança do que já acontecia na legislação primordial (Lei nº2127). Ou seja, um ponto de partida ou chegada será sempre o local de trabalho e do outro lado estará por exemplo o domicílio do trabalhador ou o local onde faz as refeições.

Portugal não é o único país a tomar o local de partida e chegada como elementos para definir o acidente como acidente *in itinere*. Acontece o mesmo por exemplo na França e na Itália e existe ainda outros países que consideram apenas o local de partida/chegada do local de trabalho independentemente da outra extremidade correspondente, nomeadamente em Espanha, na Alemanha e na Suécia^{114/115}.

Uma das grandes questões que tem originado muita controvérsia é o facto de saber se os trajectos protegidos anteriormente mencionados e previstos no Art.9º nº2 da LAT constituem uma enumeração taxativa ou simplesmente exemplificativa.

Vejamos, uma interpretação extensiva deste Art.9º nº2 da LAT terá de ser realizada com muita cautela visto estarmos perante um regime excepcional em comparação ao regime dos acidentes de trabalho propriamente ditos¹¹⁶, daí que considerem que estamos perante extremidades taxativas¹¹⁷.

¹¹³ Não são coerentes as opiniões acerca da taxatividade dos trajectos expressos na Lei Portuguesa. Cfr. Júlio Manuel Vieira Gomes, “Acidente de Trabalho – O acidente *in itinere* e a sua descaracterização”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.162.

¹¹⁴ Manuel Alonso Olea, in “El concepto de accidente de trabajo”, Libro en Homenaje al Maestra Maria de la Cueva, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1981, p.356, refere que em Espanha não é exigido que o trabalhador se desloque para o trabalho do seu domicílio e vice-versa, apenas que tem em consideração o facto de o ponto de partida ou chegada ser o local de trabalho não dando qualquer importância ao outro ponto de chegada ou partida, exige apenas que em causa esteja uma partida ou regresso razoáveis.

¹¹⁵ Por sua vez, Edoardo Gambacciani, in “L’infornio *in itinere*: dall’interpretazione giurisprudenziale alla recente disciplina legislativa”, Il Diritto del Lavoro 2000, parte II, p.433 nº22, referiu que a Alemanha, a Espanha e a Suécia só estabelecem o local de partida/chegada do local de trabalho para deixar à Jurisprudência maior liberdade de aplicar o conceito de acidente *in itinere* mediante o caso concreto. Solução que nós entendemos ser a mais acertiva.

¹¹⁶ Cfr. Pedro Romano Martinez, in “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 2013, p.801; e Gonçalves da Silva, “A Greve e os Acidentes de Trabalho”, AAFDL, Lisboa, 1998, p.91.

¹¹⁷ Cfr. Carlos Alegre, “O tempo e o local de trabalho no conceito e caracterização dos acidentes de trabalho”, Minerva - Revista de Estudos Laborais, ano 1 (2002), nº1, p.88.

Quanto a esta questão da excepcionalidade do regime dos acidentes de trabalho *in itinere* não consideramos que seja um regime só por si excepcional face aos acidentes de trabalho propriamente ditos.

Concordamos, sim, que a responsabilidade civil objectiva aqui aplicada é um regime excepcional mas quanto aos acidentes de trabalho *in itinere* constituem verdadeiros acidentes de trabalho, simplesmente enquadram-se num alargamento dos conceitos de tempo e local de trabalho. Assim, vamos ao encontro do entendimento de Alegre quando refere que os acidentes *in itinere* não são independentes da figura dos acidentes de trabalho, mas que são apenas uma das “formas possíveis”¹¹⁸.

Contudo, existe também quem entenda e defenda expressamente que são apenas trajectos indicativos, visto que existem situações que ocorrem à luz dos tempos modernos que embora fora do tempo e local de trabalho, o trabalhador se vê praticamente “obrigado” a comparecer, exemplificativamente quando o empregador promove eventos sociais¹¹⁹ em que mesmo não estando a trabalhar o trabalhador está ao serviço da entidade patronal e na alçada da sua autoridade.

No nosso entender, embora a primeira teoria tenha razão ao afirmar que é preciso cautela ao interpretar extensivamente o nº2 do referido Art.9º, não podemos deixar de salientar que este último entendimento se torna mais acertivo, pois, os acidentes de trabalho *in itinere* são uma criação da jurisprudência pelo que deve ser deixada a esta a sua evolução, até porque está nas mãos da jurisprudência a resolução dos casos concretos não podendo estar restringida ao legislador que retarda na maioria das vezes o avanço da legislação face ao contexto económico e social que se vive actualmente.

Assim, como acontece no regime dos acidentes de trabalho em geral, também nos acidentes de trabalho *in itinere* se pretende que exista quanto possível uma maior protecção do trabalhador/vítima e isso não pode acontecer se o julgador ficar retido nos trajectos tipificados sem atender a outras situações, visto que o legislador se tem mostrado “adormecido” na evolução do regime de protecção dos acidentes de trabalho não acompanhando a actual realidade da autoridade que o empregador exerce sobre o trabalhador, levando a que o este, com receio de perder o emprego, transforme meros “convites” em ordens patronais.

¹¹⁸ In “*Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei nº2127*”, Almedina, Coimbra, 1995, p.40.

¹¹⁹ Nomeadamente Sérgio Silva de Almeida, “Reflexões sobre a noção de acidente *in itinere*”, BASJP, 2006, p.174 ss; e Júlio Manuel Vieira Gomes, “*O Acidente de Trabalho: O acidente in itinere e a sua descaracterização*”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.200.

Primordialmente, os acidentes de trabalho *in itinere* eram concebidos como acidentes de viação, sendo por isso para alguns autores importante distinguir os elementos temporal e geográfico¹²⁰, uma vez que um pequeno atraso no início da deslocação poderia levar a uma não qualificação do acidente como acidente *in itinere* por haver uma alteração dos riscos a que o trabalhador estava sujeito¹²¹.

Ao contrário deste entendimento que ocorria no regime da Lei nº2127, actualmente, a protecção dos acidentes de trabalho *in itinere* não está dependente da distinção entre risco genérico, específico ou genérico agravado. O trabalhador não fica protegido só porque está presente um risco específico ou genérico, mas sim porque em virtude do trabalho está exposto aos mesmos perigos que as outras pessoas, ou seja, “o risco tutelado nos acidentes de trabalho *in itinere* pode, pois, representar, um fragmento do risco geral da vida, enquanto no “núcleo duro” dos acidentes de trabalho ocorridos no tempo e no local de trabalho parece estar ainda em jogo o chamado risco de autoridade” (GOMES, 2013:165).

Assim, o acidente *in itinere*, embora um acidente de trabalho, distingue-se do conceito de acidente de trabalho *stricto sensu*, na medida em que neste último existe o controlo concreto do empregador o que não ocorre no acidente *in itinere*. Não é, assim, possível ao empregador tomar medidas que evitem o acidente visto que se tratam se situações de livre arbítrio do trabalhador^{122/123}.

Outra situação que merece destaque é o facto de da noção actual de acidente *in itinere* se poder concluir que este tipo de acidente ocorre fora do tempo e local de trabalho, não estando assim verificados os elementos considerados imprescindíveis para a qualificação de acidente de trabalho em termos gerais.

¹²⁰ Cfr. Júlio Manuel Vieira Gomes, “*O Acidente de Trabalho: O acidente in itinere e a sua descaracterização*”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, pág.163.

¹²¹ A doutrina espanhola defendia que deviam estar verificados os elementos teleológico (finalidade da deslocação); cronológico (deslocação próxima ao momento de entrada ou saída do trabalho); topográfico (percurso escolhido); e mecânico (meio de transporte adequado para a deslocação).

¹²² J. Gauguier, “*Situation juridique du salarié au cours du pour se rendre au travail ou en revenir*”, JCP (Juris-Classeur Périodique, La Semaine Juridique) 1951, refere que o acidente *in itinere* é completamente estranho ao conceito de acidente de trabalho propriamente dito, principalmente no que toca à dependência e subordinação do trabalhador em relação à entidade patronal. Salientando que “o fundamento jurídico da obrigação do empregador já não assenta na autoridade que exerce sobre o seu trabalhador e que implica um dever de protecção impossível de satisfazer porque o trabalhador recuperou a sua plena independência”.

¹²³ Autores portugueses como José Andrade Mesquita, “*Acidentes de Trabalho*”, Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita, Coimbra Editora, Coimbra, 2009, vol. II, p.194, defendem que era preferível o modelo da Lei nº2127 visto que face ao actual a entidade patronal não pode controlar os riscos.

Ou seja, a noção desta figura é auferida mediante uma interpretação ampla de local e tempo de trabalho^{124/125}, visto que na realidade o trabalhador ainda não se encontra a desempenhar a sua actividade profissional, logo está ainda fora da esfera da autoridade do empregador.

Porém, na origem da reparação dos acidentes de trabalho *in itinere* estava quer a ideia de que mesmo durante o trajecto para ou do trabalho existia o risco de autoridade devido ao facto de o trabalhador estar dependente e subordinado ao empregador, quer o facto de o acidente de percurso resultar da necessidade do trabalhador se expor a esses riscos para exercer o seu trabalho¹²⁶.

A Lei tutela os “trajectos normalmente utilizados e durante o período de tempo habitualmente gasto pelo trabalhador” (Art.9º nº2 da LAT), porém, tratam-se de conceitos pouco concretos, visto que o termo normal tanto pode querer dizer habitual como razoável e no nosso entender, no âmbito dos acidentes de trabalho deve ser interpretado como razoabilidade, na medida em que o local onde faz as refeições não ser sempre o mesmo logo não habitual, e nem por isso a reparação estar afastada desde que seja razoável¹²⁷.

Até porque o “trajecto normal” não significa que seja o percurso mais curto^{128/129}, podendo “variar em função das condições meteorológicas, da situação do trânsito, do meio de locomoção utilizado, da situação física ou do estado do próprio trabalhador” (GOMES,

¹²⁴ Silva de Almeida, “*Reflexões sobre a noção de acidente in itinere*”, Boletim da Associação Sindical dos Juizes Portugueses, 2006, p.163, consagra que o acidente *in itinere* é caracterizado por ter lugar fora do tempo e local de trabalho.

¹²⁵ O mesmo refere Palma Ramalho, “*Os Acidentes de Trabalho em Situação de Greve*”, Revista da Ordem dos Advogados, Ano 53, 1993: “é pois uma noção ampla que tem mais a ver com as instalações da empresa ou do estabelecimento em que o trabalhador presta serviço do que propriamente com o local concreto em que habitualmente se encontra a desempenhar a sua prestação laboral”.

¹²⁶ Cfr. Raymond Baranton, “*Les accidents de trajets*”, Recueil Dalloz 1947, Chronique XX, p.78, refere que alguns autores defendem que o acidente *in itinere* é intrínseco ao contrato de trabalho pois é esse contrato que implica a deslocação do trabalhador, consistindo no prolongamento do trabalho, e que outros são contrários a esta posição porque o trabalhador já é livre nas suas escolhas e desvinculado da entidade patronal. No nosso entender ambas as posições têm pontos correctos, pois se por um lado o trabalhador já não está efectivamente a trabalhar, por outro a deslocação e a sujeição a perigos só acontece por ter de cumprir o contrato de trabalho, embora consideremos que não se trata ainda da execução do contrato de trabalho.

¹²⁷ Cfr. Christian Fabry, “*Les Accidents de Trajet: La Couverture de ce Risque en Droit Français et en Droit Comparé (Belge, Allemand, Italien, Luxembourgeois, Néerlandais)*”, Paris, LGDJ, 1970, que refere uma situação em que o tribunal francês considerou como acidente *in itinere* o acidente verificado quando o trabalhador foi almoçar a casa de um amigo quando normalmente não o fazia, ou seja, desvalorizou o facto de não ser o trajecto habitual.

¹²⁸ Luc Van Gossum, “*Les accidents du travail*”, Larcier, 7ª ed., Bruxelles, 2007, p.76, salienta que embora um trajecto seja mais curto mas como tem riscos mais graves não é qualificado como normal.

¹²⁹ Cfr. Ac. TRP de 28/05/2007, disponível em www.dgsi.pt, que consagrou que “o trajecto ou o percurso normal não é, necessariamente o trajecto mais curto, nem aquele que é utilizado pela maioria das pessoas, mas aquele que é regularmente utilizado pelo trabalhador nas deslocações entre a sua residência (habitual ou ocasional) e o local de trabalho”.

2013:172), nem que exista apenas um, pois é possível haver vários percursos possíveis de qualificar como “normais”¹³⁰.

Em todo o caso, o trabalhador pode sempre optar pelo meio de transporte em que se desloca, contrariamente ao que sucedia na vigência da Lei nº2127 em que para que o acidente *in itinere* fosse reparado era requisito fundamental que o trabalhador se deslocasse em meio de transporte fornecido pelo empregador¹³¹.

Assim, actualmente o trabalhador pode deslocar-se por transporte aéreo, ferroviário, automóvel próprio e até mesmo a pé que não deixa de ser aplicado o regime dos acidentes de trajecto.

Tal acontece na maioria dos países, por exemplo em Espanha, a doutrina apenas exige que o meio de transporte seja o adequado no que toca à distância entre o domicílio e o local de trabalho¹³². Diferentemente, a Itália tem um regime em que repara os acidentes *in itinere* mediante o meio de transporte que é utilizado pelo trabalhador¹³³.

Em Portugal, exige-se, apenas que o meio de transporte seja razoável.

Começando a análise dos trajectos tipificados na Lei podemos desde logo referir que os trajectos hoje previstos têm um âmbito de reparação bastante alargado, prevendo situações que há alguns anos atrás eram impensáveis como é o caso de o trabalhador ter dois empregos.

Daí que nada melhor do que iniciarmos pelo trajecto previsto na al.a) do nº2 do Art.9º da LAT onde é possível ler “entre qualquer dos seus locais de trabalho, no caso de ter mais de um emprego”.

Daqui podemos desde logo concluir que vivemos actualmente numa sociedade em que ter mais de um emprego é uma realidade bastante comum. E esta situação é devida a variadíssimas causas mas principalmente ao facto de hoje em dia os trabalhos serem cada vez mais precários assim como os correspondentes salários que não são suficientes para o sustento dos trabalhadores e das suas famílias.

Ou seja, podemos afirmar que as razões financeiras são o principal incentivo ao pluriemprego mas não podemos ficar por aqui.

¹³⁰ Cfr. Ac. STJ de 05/05/2004; e Consuelo Chacartegui Jávega, , “*El concepto de accidente de trabajo: su construcción por la jurisprudencia*”, Coleção “Básicos de Derecho Social”, nº32, Editorial Bomarzo, Albacete, 2007, p.56, “se existem dois itinerários igualmente adequados, qualquer deles pode considerar-se adequado ou normal, em função da intensidade do trânsito, do estado da estrada ou outros factores”.

¹³¹ Base V nº2 al.b) da Lei nº2127 de 3 de Agosto de 1965.

¹³² Cfr. Cristina Sánchez-Rodas Navarro, “*El accidente in itinere*”, Editorial Comares, Granada, 1998, p.66.

¹³³ Cfr. Edoardo Gambacciani, “*L’infortunio in itinere: dall’interpretazione giurisprudenziale alla recente disciplina legislativa*”, *Il Diritto del Lavoro* 2000, parte II, p.442, que se mostra contrário ao sistema legal italiano.

Existe outra figura que surgiu há alguns anos que faz com que o trabalhador não tenha um horário de trabalho completo, referimo-nos ao trabalho a tempo parcial¹³⁴, que ocupa apenas algumas horas do dia ao trabalhador, levando a que este procure outro emprego não só para completar o horário laboral como os rendimentos necessários para a sua subsistência.

Contudo, a figura do pluriemprego levanta também algumas questões, nomeadamente relacionadas com os deveres gerais do trabalhador¹³⁵, na medida em que sendo o pluriemprego legalmente admissível, “não decorre que o trabalhador esteja impedido de exercer outras actividades: mister é que o faça fora do local e do horário de trabalho e que, naturalmente, essas actividades não concorram com aquela a que o empregador se dedica”^{136/137}.

Deste modo, quando se pode afirmar que estamos perante situações de concorrência? A esta questão Pedro Soares Martinez¹³⁸ responde que “Entende-se que viola o dever de não concorrência o trabalhador que, pela sua actuação, tenha potenciado um desvio de clientela. Deste modo, se o trabalhador iniciou uma actividade, por conta própria ou alheia, mediante a qual pode desviar clientes do empregador, mesmo que esse prejuízo não tenha ocorrido, há violação do dever de concorrência. Não será pois, necessário que exista um prejuízo efectivo para o empregador, nem este tem de fazer prova de um desvio de clientela, basta a perda de confiança”.

Porém, Monteiro Fernandes¹³⁹ refere que “(...) a concorrência pode ser consentida pelo empregador” estando, assim, “(...) no domínio da correcção e da licitude”.

Podemos, então, concluir que “A concorrência exige a prossecução, pelo trabalhador, de uma actividade potencialmente desviante da clientela da sua entidade patronal, sem que esta lhe tenha conferido, ao menos tacitamente, a respectiva anuência”¹⁴⁰.

Em suma, o trabalhador pode exercer mais do que um trabalho desde que não concorrentes entre si¹⁴¹ e as deslocações entre ambos os locais de trabalho são trajectos

¹³⁴ Vulgarmente conhecido como *part-time*. Previsto no Art.150º do CT.

¹³⁵ Previstos no Art.128º do CT.

¹³⁶ Cfr. Ac. STJ de 10/09/2008, disponível em www.dgsi.pt.

¹³⁷ Romano Martinez, “Estudos de Direito do Trabalho”, I, p.292, salienta que “ a exclusividade não é característica do contrato de trabalho, nada obstando à existência do chamado pluriemprego, em que o mesmo trabalhador é parte em diferentes relações laborais”.

¹³⁸ In “Direito do Trabalho”, 3ª ed., p.500.

¹³⁹ In “Direito do Trabalho”, 12ª ed., pags. 237

¹⁴⁰ Cfr. Ac. STJ de 10/09/2008, disponível em www.dgsi.pt

¹⁴¹ Art.128º nº1 al.f) do CT.

protegidos pela LAT para efeitos de qualificação dos acidentes como acidentes de trabalho *in itinere*.

Durante a investigação que efectuamos para este trajecto surgiu-nos uma questão muito pertinente: quem responde pelo acidente de trabalho *in itinere* quando o trabalhador se desloca de um local de trabalho para o outro, qual das seguradoras das duas entidades empregadoras é accionada?

Esta questão encontra solução expressa na LAT no Art.9º nº4, estabelecendo que é responsável pela reparação do acidente de trabalho *in itinere* “o empregador para cujo local de trabalho o trabalhador se dirige”.

Assim, o trabalhador quando sai de um local de trabalho para se deslocar para outro, se por ventura sofrer um acidente durante esse percurso, é a entidade empregadora do trabalho que ia desempenhar que terá de reparar o acidente.

No nosso entender, este regime de reparação no caso de pluriemprego é de certa forma benéfico para a entidade patronal cujo trabalho o trabalhador desempenha primeiramente, visto que no que toca aos acidentes *in itinere* só é responsável quando o trabalhador se desloca da sua habitação para o local de trabalho, pois depois de abandonar esse local de trabalho a responsabilidade passa a ser do outro empregador.

Concretizemos: o trabalhador sai de manhã para se deslocar para o seu primeiro emprego. Este empregador só é responsável pelos acidentes ocorridos durante o percurso que o trabalhador faz para se deslocar para esse local de trabalho ou nos outros percursos previstos na LAT, mas já não o será a partir do momento que o trabalhador acaba o seu trabalho e abandona esse local de trabalho.

A partir daquele momento a responsabilidade passa a ser do segundo empregador que já responderá nos mesmos termos que um empregador no caso de o trabalhador ter apenas um emprego, ou seja, é responsável pelos acidentes que o trabalhador sofre no percurso para o local de trabalho e no que efectua de regresso à habitação assim como todos os outros trajectos previstos na LAT.

É lícito, então, concluir que o primeiro empregador se encontra beneficiado face ao segundo no que toca a matéria de reparação dos acidentes de trajecto.

Esta situação poderia ser colmatada quando no caso concreto se verificam diferentes horários, isto é, o trabalhador pode um dia começar pelo primeiro emprego mas no dia a seguir pode ter turnos diferentes e iniciar pelo que tinha desempenhado em segundo lugar no dia anterior, sendo assim, de certa forma equiparada a responsabilidade dos empregadores.

Porém, é muito frequente que o caso referido anteriormente não aconteça e que o trabalhador tenha sempre os mesmos horários nos dois empregos e nessa situação existe de facto uma desigualdade entre as responsabilidades de reparação dos acidentes *in itinere* por parte das duas entidades patronais.

Consideramos que a solução mais justa seria uma partilha da responsabilidade quando o trabalhador se desloca de um trabalho para o outro, visto que individualmente ambos os empregadores seriam responsáveis pela reparação do acidente ocorrido durante esse trajecto. Assim, aplicar-se-ia a responsabilidade civil solidariamente entre as duas entidades patronais nos termos do Art.507º do CC, ou seja, o trabalhador sinistrado seria o mais rapidamente possível reparado por um dos empregadores e este teria ao seu dispor o direito de regresso em relação à outra entidade empregadora¹⁴².

Contudo, também concordamos que não seria uma solução muito prática nem tão pouco eficaz, pois levaria a demasiada burocracia entre as seguradoras dos dois empregadores originando atrasos na indemnização do trabalhador, o que não é de certo a solução pretendida.

Daí que a legislação tenha partido para a solução de prever que a responsabilidade fica a cargo do empregador para onde o trabalhador se dirige, uma vez que nesta relação trabalhador-empregador o trabalhador constitui a parte mais fraca e é ele que a Lei pretende proteger, é o trabalhador sinistrado que a LAT pretende ver reparado no prazo mais curto possível de forma a poder estar apto para o trabalho.

De seguida faremos a análise de um dos trajectos primeiramente protegidos, nomeadamente o percurso entre o local de trabalho e a residência habitual ou ocasional¹⁴³.

No âmbito da análise deste percurso concluímos que foi deixado ao arbítrio do trabalhador a escolha do local da sua residência o que tem originado um crescente afastamento das habitações em relação aos locais de trabalho por variadíssimos factores, mas principalmente pelo avanço do mecanismo automóvel, das vias de comunicação, da rede de transportes públicos, etc.

O mesmo se tem verificado em relação aos locais de trabalho que tendem a afastar-se das zonas residenciais. Actualmente existem em número cada vez maior os pólos industriais que por característica se situam nas periferias das localidades, logo, fora da zona habitacional.

¹⁴²Saliente-se que a responsabilidade da entidade patronal é obrigatoriamente transferida para uma seguradora (Art.79º da LAT), daí que onde referimos empregador, entidade patronal ou empregadora deve entender-se seguradora.

¹⁴³ Art.9º nº2 al.b) da LAT.

Esta afastamento dos locais de trabalho deriva também de variados factores como a proximidade a caminhos de ferro, autoestradas ou outras infraestruturas, ou até mesmo por razões de poluição ambiental¹⁴⁴.

À semelhança do que acontece com os meios de transporte também nesta questão da escolha do local de habitação o sistema italiano tem especificidades próprias, pois embora a legislação não consagre expressamente limites de distanciamento entre a habitação e o local de trabalho, a jurisprudência tem entendido que a distância deve ser razoável.

Porém, esta razoabilidade não é consensual em toda a jurisprudência, tendo vindo a ser entendida em moldes muito variados conforme o Juíz em causa. Daí que sejam tidos em consideração variadíssimos factores desde o facto de o trabalhador ser proprietário da habitação, o acesso a vias de comunicação, as exigências familiares e até os casos de a distância ser consideravelmente excessiva impossibilitando a deslocação do agregado familiar¹⁴⁵.

Ainda neste trajecto surge outra controversia que se traduz na compreensão da expressão “residência habitual ou ocasional”.

Ora, o que deveremos afinal entender como residência do trabalhador para efeitos de reparação dos acidentes de trabalho *in itinere*?

A LAT refere apenas “residência habitual ou ocasional” mas não define os seus âmbitos, remetendo-nos, assim, para a lei geral.

Perante isto, somos direccionados para os Art.82º e ss do CC. Abílio Neto em anotação ao Art.82º do CC entende como residência habitual a que se situa “no local onde a pessoa fixa o centro da sua vida pessoal e onde habitualmente reside”, não devendo ser confundida a “residência habitual com a permanente, porque a residência habitual pode não ser permanente”¹⁴⁶.

Consideramos que Abílio Neto está correcto quando entende que é habitual a residência onde o trabalhador fixa a vida pessoal. Nestes termos, habitual será a residência que o trabalhador partilha com a sua família, cônjuge e filhos por exemplo. Assim como concordamos que habitual não é sinónimo de permanente, na medida em que um

¹⁴⁴ Carlo Mario Dalmasso, *L'occasione di lavoro e rapporto di lavoro nella risarcibilità dell'infortunio in itinere*, Giurisprudenza di Merito 1989, p.1099.

¹⁴⁵ Cfr. Guglielmo Corsalini, “*Gli infortuni in itinere*”, *Estensione della tutela previdenziale e risarcimento del danno*, IPSOA, 2009, p.66; e, Vincenzo Ferrari, “*Il diritto vivente amplia i confini dell'infortunio “in itinere”*”, *Il Foro Italiano* 1998, parte I, p.433 ss.

¹⁴⁶ Abílio Neto, “Código Civil Anotado”, 13ª ed., 2013, p.77.

trabalhador a desempenhar a sua actividade profissional no estrangeiro tem a habitação habitual em Portugal mas a habitação permanente já será a que esse trabalhador tem no país em que se encontra a trabalhar.

Por outro lado, Alegre¹⁴⁷ considera como residência habitual a residência secundária, onde o trabalhador se encontra partes de tempo, como férias, fins de semana desde que se desloque directamente dessa residência para o local de trabalho¹⁴⁸.

A contrario sensu, residência ocasional é aquela em que o trabalhador não reside habitualmente, “imprevista ou fortuita” (ALEGRE, 1995:43).

O nosso parecer quanto a esta posição de Alegre resume-se ao facto se considerarmos que de certa forma Alegre se contradiz quando considera habitual uma habitação secundária e ocasional aquela onde o trabalhador reside esporadicamente.

Preferimos, assim, acompanhar o entendimento de Romano Martínez e Júlio Gomes quando qualificam como ocasional as habitações secundárias, pois como a própria designação diz são residências secundárias e não principais, não é aí que o trabalhador fixou a sua vida pessoal, não é aí que normalmente partilha a convivência com a sua família.

Por isso entendemos que uma casa de férias será para os termos da LAT uma residência ocasional pois o trabalhador desloca-se lá esporadicamente, de tempos a tempos, não deixando de estar protegido o trajecto entre estas habitações secundárias e o local de trabalho, pois a LAT consagra “entre a sua residência habitual ou ocasional”¹⁴⁹

Por sua vez, Júlio Gomes entende que “não é necessário que o trabalhador seja proprietário, usufrutuário ou arrendatário desta residência ocasional, bem podendo ser apenas comodatário, hóspede ou nela residir por mera tolerância (pode tratar-se da casa da companheira ou companheiro, dos pais, etc.)”¹⁵⁰.

Outra problemática surge com a delimitação do início/fim do percurso protegido. E é na deslocação da habitação para o trabalho ou vise-versa que a controversia ganha mais força.

Parece-nos claro que com a actual realidade social em que cada vez mais pessoas (entenda-se trabalhadores) vivem em apartamentos na forma de propriedade horizontal e

¹⁴⁷ In “*Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei n°2127*”, Almedina, Coimbra, 1995, p.43.

¹⁴⁸ Pedro Romano Martínez, “Direito do Trabalho”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.801, tem entendimento diferente considerando como ocasional a habitação onde o trabalhador passa os fins de semana, assim como Júlio Manuel Vieira Gomes, “Acidente de Trabalho – O acidente *in itinere* e a sua descaracterização”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.178.

¹⁴⁹ Art.9º n°2 al.b) da LAT.

¹⁵⁰ Cfr. “Acidente de Trabalho – O acidente *in itinere* e a sua descaracterização”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.178.

integrados em condomínios torna-se difícil saber se o percurso se inicia aquando da saída do apartamento e ainda dentro das áreas comuns ou apenas quando sai completamente do prédio e se encontra já na via pública.

Muito tem sido dito sobre esta questão e a nosso ver é fundamental chegar a uma conclusão precisa, pois é um tema com muita relevância prática.

Vejamos, tem-se mostrado coerente a ideia de que não se trata de um acidente de trabalho o acidente ocorrido nas áreas controladas pelo trabalhador como se verifica no interior da sua habitação. Até aqui a discussão tem chegado a acordo. O problema surge com as chamadas áreas comuns em que a concordância é alheia à questão.

Como salientamos anteriormente, ao trabalhador não é exigido que seja proprietário, usufrutuário ou arrendatário dessa habitação. Pode no caso concreto tratar-se de um comodatário, de um hóspede.

Pois bem, é neste ponto que surge o problema. Se por um lado uns entendem que o trabalhador tem domínio sobre essas áreas comuns do prédio em que vive, outros consideram que isso nem sempre acontece e mesmo quando o trabalhador é proprietário do apartamento não se pode afirmar que tenha um efectivo controlo sobre as áreas comuns desse mesmo prédio.

A mesma discussão tem surgido no direito comparado que têm vindo a adoptar ambas as compreensões.

A Alemanha entende que o percurso só é protegido a partir do acesso à via pública, enquanto que na França se opta pelo entendimento de que as partes comuns fazem parte já do trajecto protegido porque o trabalhador saiu já da sua habitação¹⁵¹. Por seu turno, em Itália a discussão não se mostra menos difícil, pois se a jurisprudência entende que o percurso protegido só ocorre na entrada para a via pública, existem autores que não concordam com essa posição justificando-a com o facto de restringir a natural compreensão extensiva do conceito de acidente de trabalho *in itinere* chegando mesmo a dar exemplos de trabalhadores que utilizam as áreas comuns como percursos para o local de trabalho^{152/153}.

¹⁵¹ Cfr. Gregor Thüsing, “Die Versicherung des Wegeunfalls gemäss § 8 Abs. 2 SGB VII”, Die Sozialgerichtsbarkeit 2000, p.596.

¹⁵² Cfr. Ac. Da Cassazione de 9 de Junho de 2003; e, Vincenzo Ferrari, “Infortunio “in itinere”: forza espansiva della norma e interpretazione restrittiva del giudice”, Il Foro Italiano 2003, parte I, cols.2360 e ss.

¹⁵³ Cfr. Antonio Fontana, “Dove comincia la tutela dell’infortunio in itinere?”, Massimario di Giurisprudenza di Lavoro 2007, p.827, que dá o exemplo do porteiro que muitas vezes habita no mesmo prédio em que trabalha e do médico que pode ter no mesmo prédio um local para habitação e outro para consultório.

No que toca ao caso português esta questão teve já consagração expressa na Lei nº143/99 de 30 de Abril, em que no seu Art.6º nº2 al.a) se podia ler “entre a sua residência habitual ou ocasional, desde a porta de acesso pas as áreas comuns do edificio ou para a via pública, até às instalações que constituem o seu local de trabalho”.

O problema surge com o facto de a LAT actual nada dizer acerca deste assunto, por se tratar já de matéria assente ou por simples lapso do legislador.

A verdade é que a discussão sobre esta questão está longe de ter solução, pois se uns autores pretendem adoptar a solução da Lei nº143/99¹⁵⁴, a jurisprudência tem optado por caminhos que acendem ainda mais a discussão^{155/156}.

No nosso entender, todas as teorias têm o seu fundo de verdade, pois se não se pode considerar acidente de trabalho *in itinere* o que ocorre na esfera privada do trabalhador, nem sempre as áreas comuns são dominadas pelo trabalhador.

Parece-nos que deveria a LAT definir expressamente este parâmetro considerando que carece de ser analisado mediante o caso concreto.

É certo que a actual LAT não estabelece critérios para o tipo de percurso que o trabalhador deve tomar para se deslocar para o local de trabalho e de regresso deste, exige apenas que sejam “trajectos normalmente utilizados e durante o periodo de tempo habitualmente gasto”, mas saber se em determinado ponto do percurso se está já sob protecção da LAT é uma questão muito complexa de determinar pela legislação, devendo ser deixada, a nosso ver, à livre apreciação da jurisprudência mediante a verificação do caso concreto.

Este nosso entendimento é justificado não só pelo acompanhamento da teoria de que deve ser deixada à jurisprudência, criadora dos acidentes de trabalho *in itinere*, a evolução da sua amplitude, como pela constante evolução social a que a legislação por muito que tente, o que nem sempre acontece, não consegue acompanhar. Já para não falar

¹⁵⁴ Cfr. Pedro Romano Martinez, “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 2013, p.801, ao salientar que “o trajecto a partir da residência só se conta depois da porta de acesso para as áreas comuns do edificio ou para a via pública”.

¹⁵⁵ O Parecer da Procuradoria-Geral da República nº38/76 de 16/06/76, BMJ 262, p.81, referia que as áreas comuns dos edificios não estavam integradas no domínio íntimo do trabalhador, devendo por isso ser considerado como de trabalho *in itinere* o acidente aí ocorrido.

¹⁵⁶ Ac. TRP de 22/04/2013, disponível em www.dgsi.pt, que qualifica como de trabalho *in itinere* o acidente verificado no logradouro privado do trabalhador por estar incluído no percurso para o local de trabalho, justificando esta posição com o facto de que “actualmente o acidente, para ser qualificado como detrabalho *in itinere*, não tem de ocorrer na via pública, bastando que ocorra em qualquer ponto do trajecto que liga a habitação do sinistrado e as instalações do local de trabalho” acrescentando ainda que “cremos que foi intenção do legislador abandonar do conceito de acidente de trabalho *in itinere* o pressuposto do “controlo espaço/solo”. Diferentemente, o Ac. TRE de 24/05/2011, disponível em www.dgsi.pt, faz a distinção entre as áreas comuns de um prédio em propriedade horizontal e os acessos privados a uma moradia.

dos casos em que aparentemente o trabalhador detém o domínio sobre determinado espaço e na realidade tal não acontece, como por exemplo, quando habitando numa fracção de um prédio em propriedade horizontal poderia presumir-se exercer o seu domínio sobre as áreas comuns mas na verdade tal não acontece pois vive não em habitação da sua propriedade mas dos seus pais, ou em regime de arrendamento.

Em suma, entendemos que a solução para esta questão passaria por deixar à jurisprudência a liberdade de aplicar o conceito do acidentes *in itinere* ao caso concreto, que não é mais do que tem vindo a acontecer devido à indefinição da legislação.

O terceiro percurso previsto na Lei (Art.9º nº2 al.c) da LAT) consiste na deslocação da residência habitual ou ocasional para o local do pagamento da retribuição.

Não se verifica actualmente o que ocorria há alguns anos em que para receber os seus salários os trabalhadores faziam “fila à porta dos escritórios da entidade empregadora, normalmente na sede ou instalações da própria empresa” (ALEGRE, 2000:181).

Verificamos que actualmente esta realidade está ultrapassada, até pelo simples facto de que nas sociedades modernas os pagamentos raramente são feitos em dinheiro e pelo próprio empregador.

Agora verificam-se outras realidades como os pagamentos em forma de cheque e mais comuns ainda são as transferências bancárias em que não necessita de qualquer contacto entre o trabalhador e a entidade patronal.

A necessidade de proteger este trajecto deve-se exactamente ao avanço desta realidade, ou seja, ao facto de raramente o trabalhador obter os seus rendimentos no mesmo local onde desempenha o seu trabalho. E compreende-se que este trajecto seja tutelado na medida em que esta variação dos locais de pagamento deve-se ao empregador e não ao trabalhador, pois é a entidade patronal que define tais locais de pagamento sendo o trabalhador completamente alheio a estas decisões. Cabe-lhe apenas ir a determinado local fixado pelo empregador para receber os seus rendimentos.

Salientamos que a determinação deste trajecto foi de facto acertiva, na medida em que o trabalhador se via desprotegido por uma decisão não tomada por si e na verdade quando o trabalhador vai receber a sua retribuição está a fazê-lo em virtude do trabalho que desempenha, por isso entendemos que caberá ao empregador responsabilizar-se pelos acidentes que ocorram durante essa deslocação.

À semelhança do que acontecia com o anterior regime de reparação dos acidentes de trabalho, também o actual prevê o facto de que não é só o trajecto para o local de pagamento e o regresso deste que se encontra protegido mas também todo o período de

tempo que o trabalhador permanecer nesse lugar (Art.9º nº1 al.e) da LAT). Por exemplo, se o trabalhador se vir na necessidade de se deslocar a uma entidade bancária para receber a sua retribuição tanto é protegido o acidente que o trabalhador sofrer antes de alcançar a porta de entrada dessa entidade bancária como o é igualmente o que sofrer no interior das suas instalações.

A previsão deste percurso não levanta grandes questões, pois na generalidade todos concordam com esta protecção.

O problema surge com o facto de a Lei apenas proteger o percurso entre a residência do trabalhador e o local onde vai receber a retribuição, quando na realidade podem acontecer variadíssimos casos em que o trabalhador se desloca a tal local mas não parte da residência nem se desloca para lá depois.

Por exemplo, o trabalhador pode aproveitar uma pausa no trabalho para ir receber a sua retribuição e se por acaso sofrer um acidente durante esse percurso já não será reparado nos termos da LAT, acontecendo o mesmo se tal deslocação ocorrer logo após o trabalhador acabar o seu trabalho e antes de se deslocar para a sua residência.

Daqui concluímos mais uma vez que tais situações de desprotecção do trabalhador não foram pretendidas pelo legislador pelo que mais uma vez se encontra justificado o nosso entendimento de estarmos perante trajectos exemplificativos e não taxativos.

Outro trajecto protegido consta do Art.9º nº2 al.d) da LAT onde se pode ler “entre qualquer dos locais referidos na al.b) e o local onde ao trabalhador deva ser prestada qualquer forma de assistência ou tratamento por virtude de anterior acidente”.

Resulta, assim, que se numa extremidade está o local onde o trabalhador recebe assistência, na outra estará a residência do trabalhador, o que nos leva para a mesma controvérsia da al.c), ou seja, se serão ou não protegidos outros trajectos quando o trabalhador se desloca de um local para outro para receber assistência.

Ou seja, nem sempre que o trabalhador sofre um acidente de trabalho fica totalmente impossibilitado de trabalhar, na medida em que as incapacidades podem ser temporárias ou permanentes (Art.19º nº1 da LAT), sendo que as temporárias se dividem em parciais e absolutas (Art.19º nº2 da LAT).

Assim, sofrendo o trabalhador um acidente de trabalho cuja lesão produzida se traduz numa incapacidade temporária parcial, o trabalhador pode continuar a trabalhar embora durante esse período o empregador seja “obrigado a ocupar o trabalhador

sinistrado em funções compatíveis com o estado desse trabalhador” (PAULA QUINTAS, 2006:202)¹⁵⁷.

Logo, se fizéssemos uma análise taxativa do Art.9º nº2 da LAT, no caso de o trabalhador acidentado que continua a trabalhar mas que ainda necessita de assistência médica, se desloca do seu posto de trabalho para o local onde deve receber essa assistência médica, e se, por infortúnio do destino, sofresse novo acidente, neste caso já não seria reparado segundo o regime dos acidentes de trabalho só porque não se estava a deslocar de ou para a sua residência.

Acreditamos que à semelhança do trajecto anterior também aqui o legislador não quis deixar sem protecção estas situações, quer por uma razão de desigualdade na protecção de trajectos que traduzem situações muito semelhantes, quer porque na prática são ocorrências que se verificam com muita regularidade carecendo o trabalhador de estar protegido, visto ser esse o objectivo da LAT.

Ao analisar este trajecto temos vindo a falar do acidente anterior como sendo um acidente de trabalho, mas na realidade a LAT não faz qualquer referência expressa a esse aspecto.

Contudo, entendemos que quando a Lei prevê em “virtue de anterior acidente” se está a referir a um acidente de trabalho anterior, na medida em que estamos perante o regime de reparação dos acidentes de trabalho acrescentado do facto de só em relação a estes a entidade empregadora ser responsável pela reparação dos danos. Daí que não teria qualquer justificação lógica o empregador ser responsável pela reparação de um acidente que ocorresse quando o trabalhador se deslocava para um local de assistência a outro acidente alheio ao seu trabalho, e por conseguinte, à entidade patronal.

Outra questão que se levantou durante esta investigação é a delimitação da expressão “assistência”. É certo que a LAT refere “qualquer forma de assistência”, mas será que deve ser entendida como qualquer forma de assistência médica (farmacêutica, enfermagem, etc.), ou englobará outras formas de assistência como a jurídica?

A doutrina não se tem mostrado muito de acordo em considerar neste âmbito outras formas de assistência além da médica, deixando por isso de fora a assistência jurídica¹⁵⁸.

¹⁵⁷ O mesmo se depreende do Art.44º da LAT.

¹⁵⁸ Carlos Alegre, in “*Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, Regime Jurídico Anotado*”, 2ª Edição, Almedina, Coimbra, 2000, p.182, entende que o legislador apenas pretendeu consagrar a assistência médica, na medida em que “ficarão, assim, de fora, situações que nos parece ser de toda a justiça incluir numa outra forma de assistência, a que o sinistrado, em numerosos casos, não pode furtar-se – a *assistência jurídica e judicial*”.

Consideramos que na prática o trabalhador carece muitas vezes de apoio jurídico para fazer valer os seus direitos no que toca à reparação de um acidente de trabalho, necessita de um advogado que solucione os problemas burocráticos que muitas vezes as seguradoras criam para tentar “fugir” à responsabilidade.

Porém, entendemos que seria injustificado a entidade patronal ser responsável pela reparação de um acidente ocorrido quando o trabalhador se desloca para o escritório de um advogado quando, em teoria, a parte contrária é o próprio empregador. Até porque, a própria LAT não faz qualquer referência ao apoio jurídico mas sim quanto à assistência médica¹⁵⁹.

A LAT é ainda aplicada durante todo o período de tempo em que o trabalhador se encontrar no local em deva receber assistência a anterior acidente de trabalho, mas apenas enquanto for necessário (Art.9º nº1 al.f) in fine da LAT).

Pelo que Alegre entende ter de existir, assim, um elemento temporal para que seja possível a qualificação do segundo acidente como de trabalho¹⁶⁰. Ou seja, o trabalhador tem de permanecer naquele lugar enquanto tal seja necessário para a concretização do fim pelo qual se deslocou até lá, mas após essa assistência estar concluída e no caso de o trabalhador permanecer no local deixa de estar protegido pela LAT.

Na prática acontece variadíssimas vezes que o trabalhador tendo de ir a um hospital para receber assistência pelo acidente que sofreu aproveita o facto de se encontrar nesse local para visitar um familiar ou amigo que se encontra aí internado. Ora, se sofrer um novo acidente quando se dirige para aquela visita, o facto de a assistência pela qual se dirigiu a esse hospital estar concluída, origina que nessa situação exista uma descaracterização do acidente que embora ocorra num trajecto e espaço protegido pela LAT, já não é enquadrada nem no nº1 al.f) nem no nº2 al.d) ambos do Art.9º da LAT.

Segue-se o trajecto entre o local de trabalho e o local da refeição (Art.9º nº2 al.e) da LAT).

Não parece haver discussão quanto à disponibilidade que o trabalhador tem em escolher o local onde faz as suas refeições, nem muito menos lhe é exigido que tenha de ser sempre no mesmo sítio¹⁶¹. O mesmo se verifica na Alemanha¹⁶². O trabalhador pode

¹⁵⁹ Por exemplo, nos Art.26º e ss da LAT.

¹⁶⁰ in “*Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, Regime Jurídico Anotado*”, 2ª Edição, Almedina, Coimbra, 2000, p.183.

¹⁶¹ Cfr. Ac. do STJ de 30/03/2011, disponível em www.dgsi.pt

¹⁶² Cfr. Eberhard Jung, anotação ao § 8 SGB VII, p.71.

uns dias almoçar na cantina da empresa, como pode noutros dias ir almoçar à sua residência ou a um restaurante¹⁶³.

Neste ponto a Lei apenas protege o trabalhador até à porta de acesso do local onde vai fazer a refeição e depois de sair desse local e se encontrar já na via pública. Ao contrário do que se verifica com os trajectos realizados para o local onde recebe a retribuição ou onde recebe assistência por anterior acidente de trabalho, o local onde toma as refeições não é um local protegido pela LAT.

Concordamos com esta compreensão na medida em que na maior parte das vezes o trabalhador faz as refeições em locais por si escolhidos, que normalmente estão enquadrados na sua esfera privada (à semelhança daquilo que acontece quanto à residência), daí que se justifique a não responsabilidade do empregador.

Porém, tal entendimento já não nos parece tão acertivo quando em causa estão situações em que o local de trabalho tem à disponibilidade dos trabalhadores cantinas ou refeitórios, situações essas igualmente não enquadradas na reparação do Art.9º nº2 al.e) da LAT.

Na nossa opinião, não tem qualquer tipo de lógica que no caso de um trabalhador que durante o seu intervalo de trabalho para almoço, por exemplo, que opta por fazer tal refeição na cantina do local de trabalho, não se encontre protegido no caso de sofrer um acidente nessa mesma cantina, pois na verdade encontra-se em espaço dominado pela entidade empregadora.

Noutros países tem sido defendido que o trabalhador deve continuar a ser protegido quando efectivamente faça as refeições na cantina do local de trabalho mas tenha de se deslocar ao exterior do local de trabalho para adquirir a sua refeição.

Concordamos com esta teoria na medida em que mesmo que o trabalhador não fizesse a refeição na cantina e sim no local onde vai adquiri-la continuaria esse trajecto a ser objecto de protecção da LAT. Também porque esta é uma realidade actual, muitos trabalhadores vivem dias financeiramente difíceis e optam por fazer refeições ligeiras (sopas, saladas, sandes, etc.) e por isso se deslocam a estabelecimentos próximos do local de trabalho para adquiri-las.

¹⁶³ Tal não se verifica em Itália, pois no caso de no local de trabalho existir cantina o trabalhador é obrigado a fazer aí as suas refeições com excepção apenas no caso de este trabalhador ter motivos justificativos, nomeadamente por questões de saúde em que a alimentação tem de ser especial. Cfr. Júlio Manuel Vieira Gomes, *O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.195.

Outra controvérsia é a determinação concreta do fim da refeição. Não é coerente a determinação do momento exacto do fim de uma refeição.

Na cultura portuguesa existe a tradição de terminar as refeições com o café. Ora, o problema surge exactamente neste ponto, mediante o facto de que não raras vezes os trabalhadores almoçam num sítio e tomam o café noutra.

A jurisprudência nacional tem entendido que a refeição só termina com o café e considera como acidente de trabalho *in itinere* o que ocorre no percurso entre o local da refeição *lato sensu* e o local onde toma o café, assim como deste último para o local de trabalho¹⁶⁴.

Entendemos, assim, que a questão não poderia deixar de passar por esta solução, visto que, em Portugal, efectivamente, a refeição termina com o café, não podendo o trabalhador ficar desprotegido quando na realidade esse é um percurso “normalmente utilizado”.

Este tipo de exemplos só vem fortalecer o nosso parecer acerca da indicabilidade dos percursos tipificados na LAT contrariando a tese de taxatividade.

Isto porque, não se compreende que o legislador quisesse afastar a responsabilidade da entidade empregadora quando em causa estão acidentes que ocorrem em locais por aquela controlados. A mesma questão se coloca quando o trabalhador se desloca para a sua habitação, por exemplo, e sofre um acidente ainda dentro das instalações da empresa, situação em que a jurisprudência tem entendido ser um acidente de trabalho.

Torna-se igualmente pertinente salientar que pode estar em causa qualquer tipo de refeição e não apenas as refeições principais do almoço e jantar. Estaremos perante um acidente de trabalho *in itinere*, quando o trabalhador aproveitando uma pausa no seu trabalho aproveita para ir a uma pastelaria tomar o pequeno almoço ou lanchar.

Por último, na Lei apenas está prevista a situação de o trabalhador se deslocar para o local onde vai fazer a refeição do seu local de trabalho e vice-versa. Não estão, assim, consagradas outras situações, como por exemplo, no caso do trabalhador que durante uma pausa no trabalho se deslocou ao hospital para receber assistência médica em virtude de um acidente de trabalho anterior e que no regresso pára num restaurante para almoçar antes de regressar ao trabalho¹⁶⁵.

¹⁶⁴ Cfr. Ac. TRE de 11/10/2011, disponível em www.dgsi.pt.

¹⁶⁵ Embora nesta situação o desvio ou interrupção não afastem o conceito de acidente de trabalho, na medida em que tal se deve à satisfação de uma necessidade atendível do trabalhador.

Este tipo de situações embora aqui consideradas como exemplos ocorrem com bastante frequência na prática, daí que não se compreenda que tais ocorrências não sejam protegidas pela LAT.

Por fim, resta apresentar as conclusões relativas ao trajecto “entre o local onde por determinação do empregador [o trabalhador] presta qualquer serviço relacionado com o seu trabalho e as instalações que constituem o seu local de trabalho habitual ou a sua residência habitual ou ocasional” (Art.9º nº2 al.f) da LAT).

À primeira vista esta norma parece confusa daí que seja preferível dissecar ponto por ponto.

Em primeiro lugar, o trabalhador tem de se dirigir a este determinado lugar por determinação da entidade patronal e não pelo seu livre arbítrio. Alegre entendia que esta determinação não precisava de ser necessariamente expressa podia também consistir numa determinação tácita¹⁶⁶.

Não compreendemos esta teoria na medida em que não é fácil de apurar uma determinação do empregador tacitamente, ou seja quando na verdade ele não ordena ao trabalhador que se desloque a determinado lugar para realizar determinada tarefa. Entendemos que esta determinação terá de se traduzir numa ordem expressa do empregador ao trabalhador, caso contrário estaríamos perante serviços espontaneamente prestados pelo trabalhador, situação esta que consideramos que a Lei não quis fazer referência.

Em segundo lugar, o trabalhador tem de se deslocar a esse lugar para realizar um serviço relacionado com o seu trabalho, podendo tratar-se de qualquer serviço.

Assim, desde que o trabalhador se desloque a determinado lugar por consequência do seu trabalho e que tenha sido ordenado pela entidade patronal, estará protegido pela LAT.

Tal situação acontece, por exemplo, quando o empregador telefona ao trabalhador para que este quando sair de casa para ir trabalhar se desloque a uma determinada loja para comprar o material em falta antes de se deslocar para o local de trabalho.

Não poderá, nestes termos, consistir numa qualquer deslocação do trabalhador, terá acima de tudo de estar relacionada com o exercício do seu trabalho.

Por último e em terceiro lugar, ao contrário do que acontecia no regime anterior que apenas estava protegido o trajecto que o trabalhador fazia entre o local de trabalho e o local

¹⁶⁶ in “*Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, Regime Jurídico Anotado*”, 2ª Edição, Almedina, Coimbra, 2000, p.184.

onde prestava o serviço relacionado com o seu trabalho, actualmente além do local de trabalho a Lei estabelece como outra extremidade a residência do trabalhador.

Ou seja, para que o acidente sofrido pelo trabalhador seja reparado no âmbito do Art.9º nº2 al.f) da LAT, o trabalhador tanto pode realizar o serviço ordenado pelo empregador e relacionado com o seu trabalho deslocando-se para tal local do seu local de trabalho assim como da sua residência habitual ou ocasional e vice-versa¹⁶⁷.

Depois de analisado o pressuposto dos “trajectos normalmente utilizados” resta agora fazer a interpretação do requisito “durante o periodo de tempo habitualmente gasto”, que não se tem mostrado mais fácil de delimitar.

Nestes termos, em qualquer dos trajectos previstos na Lei, ou noutros a que a jurisprudência entenda aplicar a LAT, o acidente terá de ocorrer o mais próximo possível do momento em que o trabalhador saiu de uma extremidade para se deslocar para a outra¹⁶⁸.

Em termos de direito comparado, alguma doutrina entende que mesmo nos casos em que o trabalhador saiu mais cedo do que estava previsto do local de trabalho tendo em no caso obtido autorização da entidade patronal para tal feito e sofrendo um acidente quando se desloca para a sua habitação, continua a qualificar-se esse acidente como acidente de trabalho *in itinere*¹⁶⁹.

Júlio Gomes considera ainda que o conceito de acidente de trabalho *in itinere* não é afastado quando o trabalhador abandona injustificadamente e sem autorização do empregador o local de trabalho. Acrescenta que perante este caso, embora não afastado o regime da LAT, o trabalhador incorre numa infracção disciplinar com as consequências previstas no Art.328º do CT¹⁷⁰.

A aplicação desta expressão fazia sentido aquando do entendimento que ao trajecto estava associado um risco, quer se tratasse de um risco específico quer de um risco

¹⁶⁷ Carlos Alegre, in “ O tempo e o local de trabalho no conceito e caracterização dos acidentes de trabalho”, Minerva – Revista de Estudos Laborais, ano 1, nº1, 2002, p.89, referia exactamente o facto de não se justificar que o anterior regime não estipulasse o trajecto da residência do trabalhador para o local onde o trabalhador ordenou que se deslocasse, mas apenas o local de trabalho, “considerou, apenas, o caso de o trabalhador sair deste local de trabalho, para se dirigir para trabalhar onde o empregador o mandar; não considerou, por exemplo, a situação, muito frequente, de o trabalhador sair não do local de trabalho habitual, mas directamente da sua própria residência. Ora, parece que nada justifica a falta de consideração desta situação”.

¹⁶⁸ Cristina Sánchez-Rodas Navarro, “El accidente in itinere”, Editorial Comares, Granada, 1998, p.59, consagra que “(...) acidente *in itinere* (...) tem lugar fora da jornada laboral, mas em tempo imediato ou próximo das horas de entrada e de saída e no tempo prudencial necessário para efectuar o percurso”.

¹⁶⁹ Cfr. Cristina Sánchez-Rodas Navarro, “El accidente in itinere”, Editorial Comares, Granada, 1998, p.60.

¹⁷⁰ In “O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.175.

genérico, em virtude da discussão em torno deste aspecto. Isto porque, se era reparado um acidente ocorrido no trajeto para o local de trabalho segundo os riscos a que o trabalhador estava exposto, originava que no caso de o trabalhador se atrasasse alguns minutos porque queria acabar uma tarefa, por exemplo, esse acidente já não seria reparado mediante o regime da LAT, na medida em que os riscos a que o trabalhador ficou exposto não eram os mesmos se tivesse feito a deslocação no horário habitual, pois bastam apenas alguns minutos para que as condições meteorológicas se alterem ou até mesmo as condições de trânsito, visto que o transporte rodoviário constitui por si só o transporte por exelência do trabalhador.

Como se compreende esta solução não foi aceite de ânimo leve pela globalidade da doutrina e jurisprudência. Pois, nem sempre o trabalhador é obrigado a sair directamente, por exemplo, para o local de trabalho ou para a sua residência, na medida em que como veremos mais adiante, são permitidas interrupções e desvios.

Assim, se uns entendiam que o trajeto devia ser feito o mais próximo possível da hora de entrada ou saída do local de trabalho, outros consideravam admissível que a deslocação se fizesse em períodos distanciados nomeadamente no caso de fazer a viagem no dia anterior¹⁷¹.

Mas como salientamos, o problema não está só no momento em que o trabalhador se desloca para o local de trabalho mas também no regresso deste. Pois, como segundo esta teoria o trabalhador logo que acaba o seu horário de trabalho deve imediatamente regressar à sua residência levaria a situações que hoje são impensáveis, nomeadamente na impossibilidade de o trabalhador fazer trabalho suplementar¹⁷² e até mesmo no simples facto de ficar a conversar com o seu superior sobre uma reunião importante que ambos terão no dia seguinte.

Concluimos, assim, que a expressão “tempo habitualmente gasto pelo trabalhador” não pode ser interpretada *stricto sensu* mas sim de uma forma ampla, na medida em que, como verificamos, existem variadíssimas situações em que o trabalhador não faz o trajeto no tempo que habitualmente gasta a fazê-lo mas que mesmo assim não devem ser afastados do regime da LAT.

Porém, a jurisprudência também não se tem mostrado muito similar no que diz respeito a este alargamento do conceito, pois se se entende que não é acidente de trabalho

¹⁷¹ Luc Van Gossum, “*Les accidents du travail*”, Larcier, 7ª ed., Bruxelles, 2007, p.80, refere que na Jurisprudência belga existem casos de ter sido considerado como acidente *in itinere* o que uma trabalhadora grávida sofreu na viagem feita na véspera para não ser obrigada a levantar-se muito cedo.

¹⁷² Art.226º do CT.

in itinere quando o trabalhador faz um intervalo no trajecto para conversar com colegas¹⁷³ também é decidido que tal situação está enquadrada no regime dos acidentes de trabalho *in itinere*¹⁷⁴.

Ultrapassada, actualmente, a teria do risco para qualificar um acidente como acidente de trabalho *in itinere*, também as problemáticas referidas acompanharam este avanço.

Nos termos da LAT actual o acidente de trabalho *in itinere* é reparado mesmo que não estejam verificados quaisquer riscos específicos ou agravados, basta a existência dos meros riscos genéricos comuns a todo o tipo de pessoas. Daí que alguns autores¹⁷⁵ considerem que o elemento cronológico apenas tem importância para a integração de outro elemento: o elemento teleológico, ou seja, a intensão do trabalhador em fazer aquele trajecto para se deslocar do local de trabalho para a sua residência, para o local de refeição, etc.¹⁷⁶.

Embora a LAT consagre o “carácter consecutivo do percurso” (ROMANO MARTINEZ, 2013:802), “não deixa de se considerar acidente de trabalho o que ocorrer quando o trajecto normal tenha sofrido interrupções ou desvios determinados pela satisfação de necessidades atendíveis do trabalhador, bem como por motivo de força maior ou por caso fortuito” (Art.9º nº3 da LAT).

A Lei permite, assim, interrupções ou desvios ao trajecto “normalmente” utilizado pelo trabalhador. Tem sido entendido que as interrupções são meras paragens no percurso em que o trabalhador não sai do trajecto habitual, enquanto que nos desvios o trabalhador abandona o percurso dito “normal”¹⁷⁷.

¹⁷³ Cfr. Ac. do STJ de 25/09/1995, CJ (STJ) 1995, T. III, p.269, onde ficou decidido que não estava presente um acidente de trabalho *in itinere* porque o trabalhador fez uma pausa de 40 minutos para conversar com os colegas.

¹⁷⁴ Cfr. Ac. do TRC de 16/10/2008, CJ 2008, T. IV, p.69 e ss, onde por sua vez já qualifica como acidente de trabalho *in itinere* o acidente sofrido pelo trabalhador depois de ter estado num café a conversar com um amigo durante 15 minutos, na medida em que “não é razoável nem se pode exigir a qualquer trabalhador que, logo após o fim do seu trabalho inicie de imediato o seu regresso a casa”, podendo entre ambas as extremidades distanciar algum espaço de tempo desde que “não se mostre excessivo”.

¹⁷⁵ Cfr. Júlio Manuel Viera Gomes, *O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.177.

¹⁷⁶ Cfr. Maria Amparo Ballester Pastor, in “Significado actual del accidente de trabajo *in itinere*: paradojas y perspectivas”, *Básicos de Derecho Social*, nº29, Editorial Bomarzo, Albacete, 2007, em que segundo a autora, o importante nos acidentes de trabalho *in itinere* é a sua ligação ao trabalho, ou seja, o facto de apenas se verificarem devido ao facto de o trabalhador ter de desempenhar um trabalho.

¹⁷⁷ A doutrina italiana faz ainda a distinção entre interrupções e pausas leves, cfr. Antonio Fontana, in “*Infortunio in itinere: interruzione del normale percorso e sosta breve*”, *Massimario di Giurisprudenza di Lavoro* 2007, p.918 e ss; e “*Interruzioni e brevi soste nella disciplina dell’infortunio in itinere*”, *Massimario di Giurisprudenza di Lavoro* 2005, p.174 e ss.

Contudo, nem todos os desvios e interrupções ao trajecto normalmente utilizado pelo trabalhador são protegidos pela LAT. Pois, como a própria Lei consagra, apenas são os “determinados pela satisfação de necessidades atendíveis do trabalhador, bem como por motivo de força maior ou por caso fortuito”.

Daqui resulta outro problema: saber quando estão ou não presentes as chamadas “necessidades atendíveis”.

A jurisprudência portuguesa tem envergado pela qualificação de acidentes como acidentes de trabalho *in itinere* ocorridos em situações bastante diferentes mas que entendemos tratar-se de soluções acertadas.

Vejamos, tanto será admissível o desvio que o trabalhador faz devido a necessidades fisiológicas¹⁷⁸ como aquele que faz para almoçar quando existe uma grande paridade de tempo entre o local de trabalho e residência habitual ou ocasional¹⁷⁹.

Em suma, os desvios e interrupções protegidos no âmbito da LAT são entrosados à vida pessoal, familiar e profissional do trabalhador¹⁸⁰, na medida em que as “necessidades atendíveis” são necessidades que o trabalhador carece de satisfazer quer porque tem de deixar o filho na escola quer porque precisa de comprar material necessário para o seu trabalho.

Em França, foi entendido à relativamente pouco tempo que o conceito de acidente de trabalho *in itinere* não é afastado no caso em que o trabalhador sofre um acidente quando devido a uma simples distração se engana no trajecto¹⁸¹.

Questão diferente é saber se no caso de o trabalhador se enganar no trajecto e ter de “voltar a trás” estamos perante um desvio, e por conseguinte um desvio imprescindível para a realização de “necessidades atendíveis”.

Ora, tem sido entendido quer em França¹⁸² quer em Portugal¹⁸³ que estamos perante um desvio, entendimento partilhado igualmente pela nossa jurisprudência¹⁸⁴.

¹⁷⁸ Cfr. Ac. TRL de 05/12/2012, disponível em www.dgsi.pt, segundo o qual é considerado como acidente de trabalho aquele que o trabalhador sofre depois de ter interrompido o trajecto normalmente utilizado para tomar o pequeno almoço.

¹⁷⁹ Cfr. Ac. TRE de 24/05/2011, disponível em www.dgsi.pt.

¹⁸⁰ No mesmo sentido, Júlio Manuel Vieira Gomes, *O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.188.

¹⁸¹ Cfr. Ac. do Tribunal Administrativos de Nantes de 27 de Maio de 1999

¹⁸² Cfr. Laurent Milet, in “La protection juridique des victimes d’accidents de trajet”, LGDJ, Paris, 2002, p.155.

¹⁸³ Cfr. Júlio Manuel Vieira Gomes, *O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.192.

¹⁸⁴ Ac. do TRP de 30/04/2012, disponível em www.dgsi.pt.

Como já se depreendeu, o tema dos desvios tem sido objecto de grande debate em França, quer na doutrina quer na jurisprudência. Foi também aqui que surgiu a questão de saber se continua a qualificar-se como desvio o caso de o trabalhador se deslocar do local de trabalho para a sua residência, por exemplo, e ultrapassando esta segunda extremidade, para ir realizar uma certa “necessidade atendível”, sofrer um acidente aquando do regresso à sua residência.

É também este o nosso entendimento. Não é pelo simples facto de o trajecto percorrido pelo trabalhador incluir uma passagem pelo destino final que deixa de consistir um desvio para a satisfazer as suas necessidades, e deste modo protegido pela LAT.

Consideramos, assim, que o fundamental é que esse desvio corresponda à realização de necessidades pessoais, familiares ou profissionais do trabalhador, não sendo importante o facto de ultrapassar o local para onde se destina *a final*.

2. A descaracterização do Acidente *In Itinere*

Convirá, antes de mais, fazer uma referência da descaracterização em relação aos acidentes de trabalho em geral para que depois seja melhor compreendida a aplicação deste regime aos acidentes de trabalho *in itinere*.

A LAT consagra no Capítulo II Secção III a “exclusão e redução da responsabilidade”. Nestes termos, desde logo é estabelecida a proibição da consagração de cláusulas no contrato de trabalho que visem reduzir ou até mesmo excluir a responsabilidade de reparação dos acidentes de trabalho, qualificando tais cláusulas contratuais como nulas (Art.12º nº1 da LAT), assim como as cláusulas que pretendam fazer o trabalhador renunciar aos direitos emergentes de acidentes de trabalho e tutelados pela LAT (Art.12º nº2 da LAT).

Estamos, assim, na presença de um regime de responsabilidade imperativo no qual não é admitida a liberdade contratual, devendo as partes respeitar tal imperatividade que nem mesmo por acordo pode ser afastada, isto porque como é sabido, o empregador é a parte dominante e pode levar a que o trabalhador, que se encontra muitas vezes em situação de ruína económica, aceite essas cláusulas só para garantir o emprego.

Porém, a liberdade contratual que as partes têm ao seu dispor não está completamente excluída nesta matéria. A LAT apenas proíbe a exclusão da responsabilidade pelos acidentes de trabalho mas nada prevê quanto ao agravamento dessa

mesma responsabilidade, pelo que é de admitir, por acordo das partes, que tal pode ser consagrado contratualmente. Contudo, o agravamento da responsabilidade na reparação dos acidentes de trabalho como não está previsto na LAT não poderá ser reparado nos termos desta Lei, obedecendo, assim, ao regime geral da responsabilidade civil¹⁸⁵.

Nos termos da LAT são igualmente nulas as cláusulas contratuais que pretendam possibilitar ao empregador descontar da retribuição do trabalhador qualquer quantia para compensar o montante que o empregador suportou para reparar o acidente de trabalho (Art.13º da LAT).

Esta solução é bem aceite na medida em que a responsabilidade pelo acidente de trabalho cabe ao empregador e, em princípio, não ao trabalhador, pelo que não seria compreensível que o próprio trabalhador tivesse obrigação de reparar o próprio acidente¹⁸⁶.

Quanto à exclusão da responsabilidade pela reparação do acidente de trabalho ela surge desde logo no Art.14º da LAT que tem como epígrafe “descaracterização do acidente”.

Muito foi discutido quanto ao alcance desta designação, pois, relativamente a uma interpretação literal do preceito seria concluído que a reparação dos acidentes de trabalho era afastada porque não estavam presentes situações de acidentes de trabalho. Contudo, verifica-se que tal entendimento não seria correcto, na medida em que embora afastada a obrigação de reparar, continua a ser aplicado o conceito de acidente de trabalho.

Vejamos, em determinada situação que a LAT considera haver uma descaracterização do acidente de trabalho, o acidente ocorrido continua a ser um acidente de trabalho, simplesmente não existe a obrigação de o reparar. Ou seja, continuam a estar verificados os pressupostos dos Art.8º e 9º da LAT quanto à qualificação do acidente como de trabalho, contudo, devido a determinadas acções ou omissões do trabalhador, de terceiro ou até da natureza deixa de existir a obrigação de reparar o acidente nos termos da LAT.

Assim, “um acidente de trabalho somente porque não dá direito a reparação, não deixa de ser aquilo que é: e não é o facto de não haver a reparação que o descaracteriza” (ALEGRE, 1995: 49).

Relativamente a este Art.14º da LAT, a obrigação que o empregador tem de reparar os danos resultantes de um acidente de trabalho é afastada sempre que:

¹⁸⁵ Nos termos dos Art.483º e ss do CC.

¹⁸⁶ A reparação do acidente de trabalho não será da responsabilidade do empregador no caso de dolo do trabalhador.

- a) O acidente de trabalho “for dolosamente provocado pelo sinistrado ou provier de seu acto ou omissão, que importe violação, sem causa justificativa, das condições de segurança estabelecidas pelo empregador ou previstas na lei”;
- b) “provier exclusivamente de negligência grosseira do sinistrado”;
- c) “resultar da privação permanente ou acidental do uso da razão do sinistrado, nos termos do Código Civil, salvo se tal privação derivar da própria prestação do trabalho, for independente da vontade do sinistrado ou se o empregador ou seu representante, conhecendo o estado do sinistrado, consentir na prestação”.

Como verificamos esta norma faz referência a determinados conceitos difíceis de delimitar, daí que o legislador tenha entendido ser preferível determinar o âmbito dessas expressões.

Desse modo, entende-se que, nos termos da al.a), “existe causa justificativa da violação das condições de segurança se o acidente de trabalho resultar de incumprimento de norma legal ou estabelecida pelo empregador da qual o trabalhador, face ao seu grau de instrução ou de acesso à informação, dificilmente teria conhecimento ou, tendo-o, lhe fosse manifestamente difícil entendê-la” (Art.14º nº2 da LAT). Porém, a al.a) faz referência ao facto de o acto ou omissão ocorrer “sem causa justificativa” pelo que deve ser entendido não estar verificada sempre que a causa justificativa da violação das condições de segurança não estiver verificada. No fundo, o legislador define a expressão “sem causa justificativa” indicando em que circunstâncias ela será justificativa.

No que à al.b) diz respeito, o legislador definiu negligência grosseira como “o comportamento temerário em alto e relevante grau, que não se consubstancia em acto ou omissão resultante da habitualidade ao perigo do trabalho executado, da confiança na experiência profissional ou dos usos da profissão” (Art.14º nº3 da LAT).

Todavia, as situações em que a responsabilidade da entidade empregadora na reparação dos acidentes de trabalho é afastada não se restringe apenas ao Art.14º da LAT mas também a outras normas da mesma Lei.

A este respeito destaca-se desde logo o Art.15º da LAT nos termos do qual “o empregador não tem de reparar o acidente que provier de motivo de força maior” (nº1), sendo que a mesma norma prevê quando deve considerar-se existir motivo de força maior (nº2), designadamente quando “devido a forças inevitáveis da natureza, independentes de intervenção humana, não constitua risco criado pelas condições de trabalho nem se produza ao executar serviço expressamente ordenado pelo empregador em condições de perigo evidente”.

A responsabilidade na reparação dos acidentes de trabalho é igualmente afastada segundo o Art.16º da LAT, isto é, aquando da “prestação de serviços eventuais ou ocasionais, de curta duração, a pessoas singulares em actividades que não tenham por objecto exploração lucrativa” (nº1), sendo que nestas situações a responsabilidade não é afastada quando na prestação desses serviços ocorra um acidente derivado ao uso de máquinas ou outros equipamentos que originem especial perigosidade (nº2).

Antes de passarmos ao estudo aprofundado destes casos de afastamento da responsabilidade do empregador na reparação de acidentes de trabalho é também importante referir alguns aspectos prévios fundamentais a uma melhor compreensão daquele estudo.

Como temos vindo a referir ao longo deste estudo, o regime da reparação dos acidentes de trabalho é tudo menos um regime fixo de aplicação à globalidade dos acidentes de trabalho. Aliás, o nosso objecto de estudo, os acidentes de trabalho *in itinere*, são a demonstração mais visível desse aspecto, na medida em que mesmo o acidente não estando no domínio da entidade empregadora não deixa de haver acidente de trabalho.

Todavia, é certo que nem todos os danos derivados de um acidente de trabalho podem ser reparados pelo empregador mas apenas os que originem uma diminuição na capacidade de trabalho ou de ganho¹⁸⁷.

Daí que, como temos vindo a salientar, seja apenas aquele dano patrimonial o reparado e não outro, ocorrendo o mesmo com os danos morais.

Vejamos, de acordo com esta compreensão também nos torna possível admitir que nem todos os acidentes de trabalho podem dar lugar à obrigação do empregador de os reparar, na medida em que em determinadas situações embora continue a ser aplicado o conceito de acidente de trabalho não estamos perante um verdadeiro acidente e muito menos um acidente de trabalho devido à inexistência de um pressuposto que entendemos ser fundamental, ou seja, o facto de o conceito literal de acidente se traduzir num evento furtivo, imprevisto, o que não ocorre nas situações de actuação culposa do trabalhador.

Entrando já no âmbito da análise da descaraterização do acidente de trabalho por actuação culposa do trabalhador (Art.14º da LAT) podemos adiantar que, como supra referimos, não existe um verdadeiro acidente de trabalho.

Embora estejam verificados os pressupostos exigidos pela LAT para qualificar um acidente como de trabalho (Art.8º e 9º da LAT), ou seja, a prestação de serviço a outrem, a

¹⁸⁷ Cfr. p. 40 e ss do presente estudo.

dependência económica do trabalhador face ao empregador, a ocorrência de um acidente que origine uma lesão reparada segundo a TNI e por último a verificação de um dano (entenda-se dano patrimonial), não está presente o requisito necessário para que exista a obrigação de reparação do acidente de trabalho, designadamente, o nexo de causalidade entre o trabalho e a lesão¹⁸⁸.

A inexistência do nexo causal entre a lesão e o trabalho deve-se ao facto de a lesão não derivar da actividade desenvolvida pelo trabalhador mas por acto ou omissão deste.

Compreende-se, assim, que estando a nossa legislação regida por um regime de responsabilidade civil objectiva, assente na teoria do risco profissional e na teoria de autoridade, não seria admissível que o empregador fosse obrigado a reparar um acidente ainda que um acidente de trabalho quando este se fica a dever exclusivamente ao trabalhador.

A questão que se levanta é saber se todos os acidentes que derivem de uma actuação positiva ou negativa do trabalhador afastam o regime de reparação da LAT.

Entendemos que terá de tratar-se de uma actuação consciente do trabalhador.

Esta questão leva-nos à necessidade de definir em que termos se deve entender o dolo do trabalhador em matéria de acidentes de trabalho, assim como a negligência.

Ora, no que diz respeito aos acidentes de trabalho o dolo deve ser compreendido nos mesmos moldes que é feito no Direito Penal, ou seja, o dolo é verificado segundo a existência do elemento intelectual (consciência do acto ou omissão que está a praticar e as consequências que daí derivam) e o elemento volitivo (a vontade em exercer determinada actuação).

Alguns países como v.g. a França, entendiam “falta grave e indesculpável” nos mesmos termos que o dolo, originando um problema de distinção entre dolo e negligência, embora em ambos os casos esteja afastada a obrigação do empregador em reparar o acidente de trabalho.

Em Portugal tem surgido alguma discussão na doutrina devido ao facto de nos termos do Art.14º nº1 al.a) da LAT não ser possível retirar uma conclusão exacta da necessidade de existência ou não de negligência grosseira para que a responsabilidade do empregador seja afastada.

¹⁸⁸ Cfr. p.19 e ss do presente estudo.

Um dos autores que tem desenvolvido este tema é Pedro Romano Martinez que entende que o legislador pretendeu estabelecer na norma apenas o requisito de “sem causa justificativa” ao contrário da al.b) que exige o pressuposto da negligência grosseira¹⁸⁹.

Vejamos, o Autor entende que neste caso de exclusão da responsabilidade apenas é necessário que o trabalhador tenha consciência do acto ou omissão que está a executar e que essa actuação viola as regras de segurança estabelecidas pelo empregador (v. g. no regulamento interno) ou pela Lei.

Acompanhamos, porém, a opinião de Júlio Gomes, na medida em que nem sempre é fácil distinguir situações de negligência grosseira de negligência consciente que é igualmente grave (distinção não efectuada na LAT)¹⁹⁰.

Vejamos, a LAT no Art.14º nº1 al.a) da LAT estipula dois tipos de situações que afastam a responsabilidade do empregador na reparação dos acidentes de trabalho. Em primeiro lugar quando o acidente tenha sido dolosamente provocado pelo trabalhador e, em segundo lugar, quando o acidente derivar de um acto ou omissão do trabalhador que viole as condições de segurança estabelecidas pelo empregador, sem causa justificativa para tal violação.

Ora, quanto ao primeiro grupo de situações não parece surgir qualquer controvérsia, sendo o dolo entendido segundo a Lei Penal, ou seja, mediante a conjugação dos elementos intelectual e volitivo, como supra referimos.

Contudo, tal harmonia não se verifica nos segundos casos de acidentes de trabalho, isto porque se há quem entenda que a Lei exige apenas o requisito “sem causa justificativa”, outros consideram que à semelhança do Art.14º nº1 al.b) da LAT é igualmente necessária a verificação de uma negligência grosseira.

A LAT apenas refere “sem causa justificativa” que deve ser entendida nos casos em que o trabalhador devido ao seu grau de instrução se considera capaz de conhecer dessas regras de segurança e que sabe, desse modo, que as está a violar.

Júlio Gomes entende que a distinção entre a al.a) e a al.b) do Art.14º nº1 da LAT só é possível analisando a sua evolução histórica¹⁹¹.

¹⁸⁹ In “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 6ª ed., 2013, p. 820 e ss.

¹⁹⁰ In “*O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.224.

¹⁹¹ ¹⁹¹ In “*O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.234.

Nestes termos, a violação das normas de segurança está consagrada na mesma al. que os acidentes causados dolosamente, pelo que, aquela violação se não consistir em dolo andará lá muito perto.

A descaracterização do acidente de trabalho devido à violação das normas de segurança não se verifica em termos de direito comparado.

A violação destas normas de segurança pelo trabalhador é uma situação que ocorre com alguma regularidade consistindo essa a causa da maior parte dos acidentes de trabalho. Daqui resulta não se compreender o afastamento da reponsabilidade da reparação do acidente pelo empregador na medida em que leva a que muitas vezes os trabalhadores não sejam reparados pelos danos sofridos.

Muitos têm defendido que este caso de descaracterização se concretiza, no fundo, num incentivo para que o trabalhador seja mais prudente e cauteloso no desempenho da sua função, ou seja, trata-se mais de um mecanismo de prevenção dos acidentes de trabalho, visto não acarretar apenas para o empregador o dever de os prevenir mas também para o trabalhador^{192/193}.

Porém, a realidade demonstra-nos que nem sempre o trabalhador tem plenos poderes sobre a tarefa que está a desenvolver, é frequentemente alvo de pressão para desempenhar a actividade de uma determinada forma e em certos prazos que não possibilitam um desempenho atento e cuidado da profissão, acrescido do facto de muitas vezes o empregador não controlar o cumprimento das medidas de segurança. Por isso, não se compreende que o trabalhador não seja reparado pelos danos sofridos.

O professor Júlio Gomes entende que a solução seria a aplicação ao trabalhador de uma infracção disciplinar¹⁹⁴, visto considerar a descaracterização uma “consequência desproporcionada”, salvo nos casos dolosamente provocados pelo trabalhador ou quando a negligência seja muito elevada¹⁹⁵.

Poderemos, assim, concluir que para que o acidente seja descaracterizado não poderá tratar-se de uma qualquer culpa do trabalhador, terá, antes, de ser uma culpa de tal forma grave que afasta a responsabilidade do empregador, uma culpa que se considera grave não só pela actuação do trabalhador mas também pela conjugação de outros factores como, v. g., a falta de formação ou o cansaço que o trabalhador apresenta.

¹⁹² In “*O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.248.

¹⁹³ Cfr. Directiva do Conselho de 12 de Junho de 1989.

¹⁹⁴ Art. 328º do CT.

¹⁹⁵ In ¹⁹⁵ In “*O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*”, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.232.

Deste modo, consideramos que deverá ser analisado caso a caso a existência dessa “culpa grave” do trabalhador sem deixar de ter em conta outros aspetos que levam a essa actuação do trabalhador, visto que a mesma conduta em dois trabalhadores diferente pode levar a culpas também elas diversas que acarretam soluções de reparação diferentes.

O Art.14º nº1 al.b) da LAT exige que o acidente de trabalho se deva exclusivamente à negligência grosseira do trabalhador, isto é, a uma negligência de elevado grau de gravidade que afasta a responsabilidade na reparação do acidente.

Daqui resulta que as situações de simples negligência continuam a possibilitar a reparação do acidente de trabalho pelo empregador nos termos da LAT. Consubstanciam exemplos desta negligência simples as imprudências, as distrações, os esquecimentos que derivam da habitualidade à função.

Assim, não bastará qualquer actuação negligente do trabalhador, tal terá no mínimo de ser grosseira, tendo o empregador o ónus de a provar.

Por outro lado, não poderá haver concurso de culpas na verificação dos acidentes. Este terá de resultar exclusivamente da actuação negligente (leia-se negligência grosseira) do trabalhador.

Poderemos, assim, concluir que existindo uma situação de concurso de culpas não haverá lugar à descaracterização do acidente de trabalho e o mesmo será reparado nos termos da LAT.

Existe, porém, quem tenha entendido diversamente e que considere que mesmo no caso de concurso de culpas a responsabilidade do empregador pela reparação do acidente de trabalho deverá ser afastada e deste modo aplicado o Art.570º nº1 do CC¹⁹⁶.

Todavia, o legislador consagrou expressamente os casos que “exclusivamente” se devem à negligência grosseira do trabalhador, pelo que em situações diversas não deverá haver descaracterização do acidente de trabalho.

Pedro Romano Martinez considera que estão excluídos da descaracterização do acidente os casos que se ficarem a “dever a um comportamento temerário resultante da habitualidade ao perigo do trabalho, da confiança na experiência profissional ou dos usos e costumes da profissão” mas o mesmo já não ocorrerá quando o trabalhador “tenha sido excessivamente temerário na sua actuação, agindo com clamorosa falta de cuidado”¹⁹⁷.

¹⁹⁶ Brandão Proença, “A Conduta do Lesado como Pressuposto e Critério de Imputação do Dano Extracontratual”, Porto, 1966.

¹⁹⁷ In “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 6ª ed., 2013, p.822.

No fundo, o Autor apenas clarifica o facto de a obrigação do empregador em reparar o acidente de trabalho apenas ser afastada perante a negligência grosseira e não de uma simples negligência.

No âmbito desta análise surgiu uma questão que consideramos ser muito pertinente.

No caso de o trabalhador violar as normas de segurança e o empregador tiver conhecimento dessa violação e nada fizer para a impedir não haverá lugar a descaracterização do acidente de trabalho, continuando o empregador a ser responsável por essa reparação.

Esta compreensão é justificada pelo facto de a definição dos mecanismos para evitar os acidentes de trabalho serem principalmnte uma tarefa do empregador. É à entidade empregadora, como parte economicamente mais avantajada e dominante na relação laboral, que caberá evitar os acidentes de trabalho, daí que seja obrigação desta definir e informar os trabalhadores das condições de segurança para evitar os acidentes de trabalho.

Um outro caso de descaracterização do acidente de trabalho consta do Art.14º nº1 al.c) da LAT, designadamente a privação do uso da razão.

A privação do uso da razão é entendida nos mesmos moldes que na Lei Civil, isto é, traduz-se nos casos de interdição (Art.138º do CC), inabilitação (Art.152º do CC) e incapacidade acidental (Art.257º do CC). Ou seja, não é exigido que a privação seja permanente, poderá igualmente ser temporária, daí que sejam também admitidos os casos de incapacidade acidental.

Contudo, a LAT prevê excepções a este regime. Trata-se de situações que não afastam a responsabilidade do empregador na reparação do acidente de trabalho e que passamos a enumerar:

- a) A privação do uso da razão derivar da própria prestação do trabalho;
- b) For independente da vontade do trabalhador;
- c) Se o trabalhador conhecia essa privação, consentindo que o trabalhador desempenhasse determinada tarefa sabendo que era incompatível com o seu estado.

O primeiro caso ocorre quando, v.g., o trabalhador exerce a sua actividade profissional numa mina e sofre uma intoxicação devido à acumulação de gases.

A segunda situação trata-se de um caso em que o trabalhador nada pode fazer para evitar essa perda do uso da razão. Estas situações correm em determinadas doenças crónicas em que o trabalhador tem de aprender a viver com elas nada podendo fazer para

as curar. Resta-lhe, assim, tomar as precauções necessárias para uma possível verificação da privação do uso da razão, devendo, desse modo, por exemplo, informar o empregador ou até os colegas de trabalho.

Daqui resulta que se o trabalhador tiver conhecimento que sofre de determinado problema de saúde que o leva a ficar privado do uso da razão, ainda que não permanente, e não tomar qualquer providência para a eventualidade de tal ocorrência, o acidente de trabalho que sofrer durante essa privação não será reparado nos termos da LAT, isto é, não se traduz numa excepção ao Art.14º nº1 al.c) da LAT.

Por último, se o empregador ordenar ao trabalhador certa tarefa sabendo que não é compatível com o seu estado, e esse trabalhador sofrer um acidente de trabalho durante o desempenho dessa actividade, o empregador será responsável pela reparação desse acidente.

Não podemos dizer que existem limitações à contratação de pessoas inabilitadas ou interditas¹⁹⁸, podemos, sim, afirmar que têm de ser colocadas em actividades que o seu estado lhes permite desenvolver.

A LAT estabelece ainda outra situação em que a descaracterização do acidente de trabalho se deve a acto ou omissão do trabalhador sinistrado.

Trata-se do previsto no Art.30º nº2 da LAT, ou seja, quando a lesão decorrida do acidente de trabalho se agrava devido à actuação do trabalhador por não ter respeitado as indicações médicas, v. g., a obrigação de reparar os danos emergente do acidente de trabalho ou o seu agravamento é afastado.

Para que se verifique a exclusão da responsabilidade basta apenas que o trabalhador tenha agido com negligência simples, sendo, desta forma, aplicado o Art.570º do CC.

Relativamente ao Art.15º da LAT, o acidente de trabalho também não é reparado pelo empregador se se ficar a dever a um caso de força maior (nº1).

Por força maior “só se considera (...) o que, sendo devido a forças inevitáveis da natureza, independentes de intervenção humana, não constitua risco criado pelas condições de trabalho nem se produza ao executar serviço expressamente ordenado pelo empregador em condições de perigo evidente” (nº2).

Concluimos que a noção de força maior é comparada aos eventos da natureza em que não existe a intervenção humana e em que não deriva de riscos criados pelas condições de trabalho.

¹⁹⁸ Cfr. Lei nº38/2004 de 18 de Agosto.

Da noção adiantada salienta-se o facto de no caso de o acidente de trabalho ocorrer quando o trabalhador desempenha determinada função ordenada pelo empregador perante situações de perigo iminente não existir descaracterização do acidente.

Por exemplo, no caso de uma empresa de pesca, em que perante condições meteorológicas consideradas como perigosas para a actividade, o empregador ordena ao trabalhador que vá pescar, e se esse trabalhador sofrer um acidente de trabalho a responsabilidade do empregador não estará afastada, pois, embora *a priori*, esteja presente uma situação de força maior, trata-se na realidade quer de um risco criado pelas condições de trabalho quer de um caso em que o empregador ordenou o exercício da tarefa mediante perigo evidente.

Existem ainda situações em que o acidente de trabalho se fica a dever a terceiros.

O regime geral da responsabilidade civil diz que no caso de o facto que origina a responsabilidade ser devido a terceiro, a obrigação de indemnizar é excluída (Art.505º e 570º do CC).

Em matéria de acidentes de trabalho esta é uma questão que actualmente tem muita relevância prática, na medida em que tipicamente estas situações se traduzem nos acidentes que são simultaneamente de trabalho e de viação.

Neste âmbito, pode ocorrer que o trabalhador sinistrado demande directamente o terceiro segundo o regime geral da responsabilidade civil extracontratual (Art.483º e ss do CC)¹⁹⁹.

Nos termos do Art.17º nº3 da LAT, se o terceiro indemnizar os danos causados, o empregador apenas reparará a diferença se a indemnização paga pelo terceiro for inferior ao montante a que o trabalhador tem direito em virtude do acidente de trabalho. Contudo, o empregador tem o ónus de provar que os danos laborais foram reparados pela indemnização do terceiro. Do mesmo modo, se o terceiro reparar todos os danos que resultaram do acidente, ao empregador deixa de corresponder a obrigação de reparar nos termos do Art.17º nº2 da LAT.

No caso de o trabalhador ser indemnizado primeiramente pelo empregador pelos danos derivados do acidente de trabalho poderá ainda demandar o terceiro, visto que a LAT não repara todos os danos, mas apenas o dano patrimonial que se traduz na redução da capacidade de trabalho ou de ganho.

¹⁹⁹ Cfr. Art.17º nº1 da LAT.

Assim, o trabalhador poderá exigir do terceiro a indemnização dos restantes danos patrimoniais e morais não reparados segundo a LAT.

O legislador pretendeu que o trabalhador sinistrado recebesse uma indemnização adequada e justa face aos danos sofridos e que não fosse indemnizado duas vezes pelo mesmo dano.

Pode, porém, suceder que o trabalhador não requeira a reparação do acidente ao terceiro, na medida em que muitas vezes os danos já foram reparados na totalidade pelo empregador.

Nestas situações, o empregador poderá demandar o terceiro responsável pelo acidente para que este lhe devolva o que deveria ter pago ao trabalhador.

Assim, nos termos do regime previsto no Art.17º nº4 da LAT, se passado um ano após o acidente e o trabalhador não tiver demandado o terceiro para que este o indemnice, o empregador que já tiver reparado o acidente poderá sub-rogar-se ao trabalhador e exigir do terceiro o pagamento da quantia devida, visto que não é possível um direito de regresso por não existir uma responsabilidade solidária entre o terceiro e o empregador²⁰⁰.

Nos acidentes de trabalho *in itinere* compreende-se que nem todos os casos de descaracterização supra mencionados tenham aqui aplicação.

Quanto ao Art.14º nº1 al.a) 1ª parte da LAT, tal norma será aplicada aos acidentes de trabalho *in itinere* sempre que seja comprovada a actuação culposa do trabalhador e que o acidente se deva a essa actuação culposa.

Relativamente à ultima parte deste preceito, já não será aplicada a situações de acidentes de trabalho *in itinere*, visto que, a violação das normas de segurança implicaria, desde logo, uma prestação efectiva do trabalho, embora Pedro Romano Martinez enquadre nas condições de segurança aqui estabelecidas as regras de segurança rodoviária²⁰¹.

Anteriormente referimos que uma realidade muito actual é a ocorrência de acidentes que são simultaneamente de trabalho e de viação. Já analisamos o facto de a responsabilidade pela reparação do acidente ser devida pelo terceiro e pelo empregador, mas resta agora referir que estes acidentes tanto podem traduzir-se em acidentes de trabalho *stricto sensu* como acidentes de trabalho *in itinere*.

²⁰⁰ A sub-rogação é entendida nos termos do Art.589º e ss do CC

²⁰¹ In “Direito do Trabalho”, Almedina, Coimbra, 6ª ed., 2013, p.821.

Consideramos que a compreensão das normas de segurança rodoviárias só farão sentido nas situações de acidentes de trabalho propriamente ditos em que a actividade profissional corresponde a casos de motoristas profissionais, v. g., caso contrário não deverá ser enquadrada nas condições de segurança gerais.

Verificamos que em matéria de acidentes de trabalho *in itinere* a descaracterização ocorre sobretudo nos termos do Art.14º nº1 al.b) da LAT, ou seja, da verificação de negligência grosseira como causa exclusiva do acidente.

À semelhança do que ocorre com os acidentes de trabalho propriamente ditos, também aqui o ónus de prova a negligência do trabalhador cabe ao empregador (entenda-se seguradora).

Nos acidentes de trabalho *in itinere* a negligência grosseira levanta mais dúvidas quando estamos perante um acidente de viação.

A jurisprudência portuguesa tem abordado com grande intensidade este tema, mas nem sempre tem enveredado por soluções semelhantes.

Por um lado, existem casos de jurisprudência que consideram a responsabilidade civil dos acidentes de trabalho não pode ser confundida com a responsabilidade civil emergente de um acidente de viação²⁰². Até aqui concordamos plenamente, consideramos tratar-se de dois regimes de responsabilidade diferentes e independentes entre si, na medida em que os pressupostos da reparação são diferentes.

Existe também, contudo, alguma jurisprudência que tende a apoiar a descaracterização do acidente de trabalho *in itinere* quando está verificada uma contra-ordenação grave ou muito grave ao Código da Estrada (CE)²⁰³.

Júlio Gomes tende a acolher a primeira teoria, visto entender que nem sempre a violação de uma norma do CE origina automaticamente a descaracterização do acidente²⁰⁴.

É certo que como refere um Acórdão do STJ “não basta a prova da violação de uma regra estradal ou qualquer conduta culposa do trabalhador/vítima para a partir daí se presumir o carácter grosseiro da negligência, com a consequente inversão do ónus da prova”²⁰⁵.

Consideramos que não pode haver uma descaracterização imediata do acidente sempre que se verifica uma contra-ordenação grave ou muito grave, mas entendemos

²⁰² Cfr. Ac. do STJ de 7/03/2003, CJ (STJ), 2003, T. I.

²⁰³ Cfr. Ac. do STJ de 16/11/2005, disponível em www.dgsi.pt.

²⁰⁴ *O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.255.

²⁰⁵ Vd. Ac. do STJ de 22/06/2005, CJ (STJ), 2005, T. II.

também que na maioria dos casos essas contra-ordenações são indicadores da existência de uma negligência grosseira.

Assim, é nosso parecer que nos casos de acidentes de trabalho *in itinere* e simultaneamente de viação sempre que o trabalhador/conductor viola as normas de segurança do CE ocorrendo em contra-ordenação grave ou muito grave não significa que tal ocorreu com negligência grosseira, não podendo desde modo, o acidente de trabalho *in itinere* ser pura e simplesmente descaracterizado por se presumir que o trabalhador agiu com negligência grosseira.

Deverá antes ser analisado o caso concreto em que situações ocorrem o acidente. Se consideramos que a verificação de contra-ordenações são indícios para a negligência grosseira, tal não significa que seja sempre assim, pode acontecer que o trabalhador tenha desrespeitado o CE devido ao cansaço extremo.

Em suma, vamos ao encontro das duas teorias, embora não concordando totalmente com nenhuma delas, pois se, quanto à primeira entendemos que os regimes de responsabilidade civil são diferentes consideramos também que em matéria de acidentes de trabalho deve ser tida em conta a conduta que o trabalhador teve enquanto condutor, quanto à segunda teoria concordamos que a negligência grosseira deve ser apurada segundo a verificação de violações ao CE mas entendemos que tal não pode ser taxativo mas apenas caminhos indicadores da existência de negligência grosseira.

Convém não esquecer que mesmo em acidentes de trabalho *in itinere* não basta que o acidente tenha ocorrido devido a negligência grosseira do trabalhador, terá de ser, contudo, essa a causa exclusiva do acidente, pois, caso havendo também a culpa de um terceiro, o acidente já não será descaracterizado.

Um Ac. do TRL considerou recentemente que a negligência grosseira não pode ser considerada como facto descaracterizador do acidente de trabalho *in itinere* quando estão presentes “condutas reflexas, instantâneas e de emergência, assumidas pelo sinistrado”²⁰⁶.

O professor Júlio Gomes faz uma distinção de responsabilidade emergentes de um acidente simultaneamente de trabalho (e também de trabalho *in itinere*) e de viação que consideramos também ser importante referir²⁰⁷.

Assim, deste tipo de acidentes decorrem duas modalidades distintas de responsabilidade. Se por um lado o trabalhador é responsável pelos danos que causou a

²⁰⁶ Vd. Ac. do TRL de 17/10/2012, disponível em www.dgsi.pt.

²⁰⁷ *O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*, Coimbra Editora, Coimbra, 2013, p.258.

terceiro, por outro, o empregador será, em princípio, responsável pela reparação dos danos sofridos pelo trabalhador, na medida em que só perante a exclusividade da negligência grosseira do trabalhador na verificação do acidente a responsabilidade é afastada.

Relativamente à al.c) do Art.14º nº1 da LAT, entendemos que poderá também ser aplicada aos acidentes de trabalho *in itinere*, mas relativamente às causas excepcionais em que a privação do uso da razão não descaracteriza o acidente, entendemos que apenas terá aqui aplicação quando for independente da vontade do trabalhador, na medida em que as outras excepções pressupõem uma prestação efectiva do trabalho.

Assim, v. g., um trabalhador que sofrendo de epilepsia, ao deslocar-se da sua habitação para o local de trabalho tem um ataque durante esse percurso, sofrendo um acidente. Ora, este acidente deverá ser considerado como de trabalho *in itinere* e reparado segundo a LAT, na medida em que não há lugar a descaracterização do acidente.

Relativamente ao afastamento da responsabilidade do empregador na reparação dos acidentes de trabalho *in itinere* devido a causa de força maior, o Art.9º nº3 da LAT refere desde logo que é acidente de trabalho o que resultar de desvios originados por força maior.

Assim, se os casos de força maior não afastam a qualificação do acidente como de trabalho *in itinere*, ocorre, porém, que essas causas de força maior levam à descaracterização do acidente quando não devidas à intervenção humana. Por exemplo, um trabalhador que ao deslocar-se da sua residência para o local de trabalho cai e parte uma perna devido à chuva intensa que se faz sentir. Nesse caso o empregador não seria obrigado a reparar o acidente de trabalho *in itinere*, porém, considerando que o facto de o trabalhador se ter de deslocar para o local de trabalho deriva da obrigação de desempenhar a sua actividade profissional, estando sujeito aos riscos que derivam desse trajecto, riscos que a generalidade das pessoas tem mas que o trabalhador só corre porque tem de se deslocar para o local de trabalho.

Por fim, entendemos que nos acidentes de trabalho *in itinere* a descaracterização do acidente devido a causas de força maior não tem lugar na medida em que resulta de riscos criados pelas condições de trabalho.

CONCLUSÃO

Do estudo e pesquisa realizados podemos salientar *ab initio* uma conclusão que se caracteriza pelo facto de a matéria dos Acidentes de Trabalho e principalmente dos acidentes de percurso não serem temas muito estudados em Portugal.

Muito embora os Acidentes de Trabalho tenham uma verificação praticamente diária na vida dos cidadãos não têm havido grandes avanços na sua tutela legislativa, visto que a LAT actual se vai mantendo fiel à Lei original de 1913.

Porém, no que ao nosso trabalho se refere, muito embora tenha surgido na jurisprudência, a Lei adoptou a designação tutelando a sua reparação como sendo Acidente de Trabalho.

Contudo, embora a LAT considere os acidentes de trajecto como acidentes de trabalho especifica algumas questões como quando são ou não são considerados acidentes de trabalho, mais concretamente os percursos admitidos e as paragens e desvios permitidos.

Podemos, assim, concluir que para estarmos perante um acidente de trabalho têm de estar verificados os seguintes requisitos:

- a) O trabalhador ser um trabalhador dependente, ou seja, trabalhar por conta de outrem;
- b) Que o acidente se verifique durante o tempo de trabalho e no local de trabalho;
- c) Que o acidente origine uma lesão;
- d) Que a dita lesão resulte na diminuição da capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte.

Contudo, poderemos também salientar que o conceito de acidente de trabalho não é afastado quando os elementos tempo e local de trabalho não estão verificados.

A LAT admite extensões ao conceito de acidente de trabalho sendo que neste estudo abordamos uma dessas hipóteses.

Assim, os acidentes de trabalho *in itinere* são acidentes de trabalho igualmente regulados pela LAT e consistem nos acidentes ocorridos na deslocação que o trabalhador faz para o local de trabalho e no regresso deste.

Porém, nem todos os acidentes que o trabalhador sofra são reparados pelo empregador, apenas o serão os acidentes tutelados pela LAT e que não constituam casos de descaracterização.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES:

Legislação:

Lei nº83 de 24 de Julho de 1913

Lei nº1942 de 27 de Julho de 1936

Lei nº2127 de 3 de Agosto de 1965

Lei nº100/1997 de 13 de Setembro de 1997

Lei nº143/1999 de 30 de Abril de 1999

Lei 98/2009 de 4 de Setembro de 2009 – Actual Lei dos Acidentes de Trabalho

CT – Código do Trabalho: Lei nº7/2009 de 12 de Fevereiro com última alteração (Lei nº69/2013 de 30 de Agosto), sendo feita referência ao CT de 2003

Sítios na Internet:

www.ilo.org/lisbon - Organização Internacional do Trabalho - OIT

www.act.gov.pt – Autoridade para as Condições do Trabalho - ACT

www.cgtp.pt – Confederação Geral dos Trabalhadores Portugueses - CGTP

www.ugt.pt – União Geral de Trabalhadores – UGT

www.dgsi.pt – Bases Jurídico-Documentais

BIBLIOGRAFIA:

Monografia:

ALEGRE, Carlos, *Acidentes de Trabalho – Notas e Comentário à Lei nº 2127*, Almedina, Coimbra, 1995

- *Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, Regime Jurídico Anotado*, 2ª Edição, Almedina, Coimbra, 2000

- *Seguro de acidente de trabalho*, II Congresso Nacional de Direito dos Seguros, Almedina, Coimbra, 2001

- *O tempo e o local de trabalho no conceito e caracterização dos acidentes de trabalho*, Minerva – Revista de Estudos Laborais, ano 1, nº1, 2002

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

ALONSO OLEA, Manuel, *El concepto de accidente de trabajo*, Libro en Homenaje al Maestro Mario de la Cueva, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1981

ARANTES, Tito, *A Debativa Questão dos Desastres no Caminho de, ou para, o Trabalho*, edição do autor, 1947

BARANTON, Raymond, *Les accidents de trajets*, Recueil Dalloz 1947, Chronique XX

BARBOSA DE MAGALHÃES, *Seguro contra Acidentes de Trabalho. Da Responsabilidade Civil pelos Acidentes de Trabalho e da sua Efectivação pelo Seguro*, Lisboa, 1913

BRAGA, Avelino Mendonça, *Da responsabilidade patronal por acidentes de trabalho*, ROA, 1947, ano 7º, números 1 e 2

CABRAL, A. Fernando/ **ROXO**, Manuel M., *Segurança e Saúde no Trabalho – Legislação Anotada*, 4ª ed., Almedina, Coimbra, 2006

CARRILHO, Fernanda, *Dicionário de Latim Jurídico*, Almedina, Coimbra, 2ª ed., 2010

CARVALHO, José Augusto Cruz de, *Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais*, Legislação Anotada, 2ª ed. Actualizada, Livraria Petrony, Lisboa, 1983

CARVALHO, Paulo Morgado de, *Um Olhar Sobre o Actual Regime Jurídico dos Acidentes de Trabalho e das Doenças Profissionais: Benefícios e Desvantagens*, Questões Laborais, Ano IX, nº19, 2002

CHACARTEGUI JÁVEGA, Consuelo, *El concepto de accidente de trabajo: su construcción por lá jurisprudencia*, Coleção “Básicos de Derecho Social”, n°32, Editorial Bomarzo, Albacete, 2007

CORSALINI, Guglielmo, *Gli infortuni in itinere, Estensione della tutela preidenziale e risarcimento del danno*, IPSOA, 2009

DALMASSO, Carlo Mario, *L’occasione di lavoro e rapporto di lavoro nella risarcibilità dell’infortunio in itinere*, Giurisprudenza di Merito 1989

FABRY, Christian, *Les Accidents de Trajet: La Couverture de ce Risque en Droit Français et en Droit Comparé (Belge, Allemand, Italien, Luxembourgeois, Néerlandais)*,

FERNANDES, Monteiro, em “*Direito do Trabalho*”, 16ª ed., Almedina, Coimbra, 2012

FERRARI, Vincenzo, *Il diritto vivente amplia i confini dell’infortunio “in itinere”*, Il Foro Italiano 1998, parte I

- *Infortunio “in itinere”*: forza espansiva della norma e interpretazione restrittiva del giudice, Il Foro Italiano 2003, parte I

- *Ontologia dell’infortunio “in itinere”*, Il Foro Italiano 2012, parte I

FIALHO, Manuela Bento, “*Acidentes de Trabalho. Doenças Profissionais. As Garantias do Sistema Legal de Protecção*”, Boletim Sindical dos Juízes Portugueses, 2007

FONTANA, Antonio, *Dove comincia la tutela dell’infortunio in itinere?*, Massimario di Giurisprudenza di Lavoro 2007

- *Infortunio in itinere: interruzione del normale percorso e sosta breve*, Massimario di Giurisprudenza di Lavoro 2007

- “*Interruzioni*” e “*brevi soste*” nella disciplina dell’infortunio in itinere, Massimario di Giurisprudenza di Lavoro 2005

GAMBACCIANI, Edoardo, *Infortuni in itinere nel sistema di tutela contro i rischi del lavoro: il punto dopo da riforma del 2000*, Rivista degli Infortuni e delle Malattie Professionali 2002, parte I

- *A proposito della causa violenta nell'infortunio sul lavoro*, Il Diritto del Lavoro 2003, parte II
- *Sull'indennizzabilità dell'infortunio occorso al lavoratore in permesso sindacale*, Il Diritto del Lavoro 2003, parte II
- *La causa violenta*, in Il Sistema di Tutela degli Infortuni e delle Malattie Professionali. Soggetti, funzione, procedure, dir. por Francesco Facello, Giuffrè. Milano, 2005
- *In tema di occasione di lavoro: un nuovo orientamento della giurisprudenza*, Il Diritto del Lavoro 2000, parte II
- *L'infortunio in itinere: dall'interpretazione giurisprudenziale alla recente disciplina legislativa*, Il Diritto del Lavoro 2000, parte II

GAUGUIER, J., *Situation juridique du salarié au cours du pour se rendre au travail ou en revenir*, JCP (Juris-Classeur Périodique, La Semaine Juridique) 1951

GOMES, Júlio Manuel Vieira, *Responsabilidade subjectiva e responsabilidade objectiva*, Revista de Direito e Economia, ano 13, 1987

- *Breves reflexões sobre a noção de acidente de trabalho no novo (mas não muito) regime dos acidentes de trabalho*, I Congresso Nacional de Direito dos Seguros, memórias, coord. por António Moreira e M. Costa Martins, Almedina, Coimbra, 2000

- *O Acidente de Trabalho – O Acidente in itinere e a sua descaracterização*, Coimbra Editora, Coimbra, 2013

GOMES CANOTILHO, J. J./ MOREIRA, Vital, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, Vol. I, 4ª Ed. Revista, Coimbra Editora, Coimbra, 2007

GONÇALVES, Luiz da Cunha, *Responsabilidade Civil pelos Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionaia*, Coimbra Editora, Coimbra, 1939

JAILLET, Renée, “La faute inexcusable en matière d’accident du travail et de maladie professionnelle”, Paris, LGDJ, 1980

GOSSUM, Luc Van, “*Les accidents du travail*”, Larcier, 7ª ed., Bruxelles, 2007

JÁVEGA, Consuelo Chacartegui, “*El concepto de accidente de trabajo: su construcción por lá jurisprudencia*”, Coleção “Básicos de Derecho Social”, nº32, Editorial Bomarzo, Albacete, 2007

LEITÃO, Luís Manuel Teles De Menezes, *Acidentes de Trabalho e responsabilidade civil: a natureza jurídica da reparação, de danos emergentes de acidentes de trabalho e a distinção entre as responsabilidades obrigacional e delitual*, Revista da Ordem dos Advogados 1988, ano 48, n.º 3

- *A Reparação de Danos Emergentes de Acidentes de Trabalho*, in Temas Laborais (Estudos e Pareceres), vol. I, Almedina, Coimbra, 2006

- *Direito do Trabalho*, Almedina, Coimbra, 2ª ed., 2010

MADUREIRA, Frederico Mittermayer, *A nova Lei sobre acidentes no trabalho*, vol. I, nº20

MARTINEZ, Pedro Romano, *Acidentes de Trabalho*, Pedro Ferreira Editor, Lisboa, 1996

- *Direito do Trabalho*, 6ª ed., Almedina, Coimbra, 2013

MARTINEZ, Pedro Soares, *Direito do Trabalho*, 3ª ed.

MESQUITA, José Andrade, *Acidentes de Trabalho*, Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita, Coimbra Editora, Coimbra, 2009, vol. II

MILET, Laurent, in “La protection juridique des victimes d’accidents de trajet”, LGDJ, Paris, 2002

NAVARRO, Cristina Sánchez-Rodas, “*El accidente in itinere*”, Editorial Comares, Granada, 1998

NETO, Abílio, *Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais – Anotado*, Ediforum, Lisboa, 2011

- *Código Civil – Anotado*, Ediforum, Lisboa, 2013

PIRES, Florbela de Almeida, *Seguro de Acidentes de Trabalho*, Lex, Lisboa, 1999

PROENÇA, Brandão, *A Conduta do Lesado como Pressuposto e Critério de Imputação do Dano Extracontratual*, Almedina, Coimbra, 1997

QUINTAS, Paula, *Manual de Direito da Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho*, Almedina, Coimbra, 2006

RAMALHO, Maria do Rosário Palma, *Sobre os Acidentes de Trabalho em Situação de Greve*, Revista da Ordem dos Advogados, Ano 53, 1993

REIS, Alberto dos, *Sobre o Conceito de Acidente de Trabalho (Notas a um acórdão)*, RLJ, ano 76, 1943

RESENDE, Feliciano Tomás de, *Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais*, Legislação anotada, Coimbra Editora, Coimbra, 1971

RIBEIRO, Vitor, *Acidente de Trabalho – Conceito Legal*, Revista do Ministério Público, Ano 3, vol.10, Lisboa, 1982

- *Acidentes de trabalho: reflexões e notas práticas*, Rei dos Livros, Lisboa, 1984

SANTOS, A. Ary dos, *Acidentes de trabalho, Estudo de Direito Objectivo seguido de uma compilação dos diplomas legais publicados sobre a matéria*, Livraria Clássica Editora, Lisboa, 1932

SILVA, António Tavares da, *O enquadramento jurídico dos acidentes de trabalho*, RDES, ano XXXIV, nº4, Almedina, Coimbra, 1992

SILVA, Fernando Emygdio da, *Acidentes de Trabalho*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa,

SILVA, Luís Gonçalves da, *A Greve e os Acidentes de Trabalho*, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 1998

THÜSING, Gregor, “Die Versicherung des Wegeunfalls gemäss § 8 Abs. 2 SGB VII”, Die Sozialgerichtsbarkeit 2000

XAVIER, Bernardo da Gama Lobo, *Manual de Direito do Trabalho*, Verbo, Lisboa, 2011