

Tribunal da Relação de Guimarães
Processo nº 629/17.8T8BCL.G1

Relator: ANTERO VEIGA

Sessão: 04 Abril 2019

Número: RG

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO

Decisão: PROCEDENTE

TEMPO DE TRABALHO

TEMPO DE DISPONIBILIDADE

ACIDENTE DE TRABALHO

Sumário

I - As interrupções normais ou forçadas de trabalho devem considerar-se como tempo de trabalho para efeitos da Lei acidentes de trabalho, conforme nº 2, b) do seu artigo 8º.

II - O descanso semanal previsto no regulamento (CE) Nº 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006 relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, pressupõe a possibilidade de inteira disponibilidade por parte do trabalhador do seu tempo de repouso, e pressupõe a possibilidade de o descanso ser gozado junto da família, na residência do trabalhador.

III - Não estando criadas em concreto as condições para o trabalhador poder dispor livremente de tal período de descanso, tal interrupção do trabalho deve considerar-se como tempo de trabalho para efeitos da LAT.

IV - O CCT aplicável aos transportes públicos rodoviários de mercadorias, prescreve que o descanso semanal ocorra sempre na residência do trabalhador.

V - Constitui acidente de trabalho o resultante de agressão sofrida pelo motorista quando se encontrava no gozo de descanso de 45 horas, mas sem a

completa disponibilidade do seu tempo e sujeito às obrigações de velar pela conservação e boa utilização dos bens relacionados com o seu trabalho.

Texto Integral

Acordam na Secção Social do Tribunal da Relação de Guimarães.

A. K. intentou a presente ação especial emergente de acidente de trabalho contra:

X - Unipessoal, Ld.^a, e

Y - Companhia de Seguros, S.A..

A fls. 92 e segs. o sinistrado veio requerer a abertura da fase contenciosa do processo contra a seguradora e a entidade empregadora, pedindo a condenação daquelas na proporção das respetivas responsabilidades, no pagamento de:

Uma pensão anual e vitalícia no montante de € 2.175,61; € 2.914,06, título de indemnização por ITA; € 25,00 de despesas com transportes obrigatórios; juros de mora vencidos e vincendos à taxa de legal de 4% desde a data de vencimento de cada uma das referidas prestações até integral pagamento; bem como das despesas médicas, técnicas e medicamentosas que o autor tenha de suportar.

O Centro Distrital ... do Instituto da Segurança Social, I.P. veio a fls. 119 e segs. deduzir contra as rés pedido de reembolso, entretanto ampliado nos termos da respetiva ata, da quantia de € 4.232,36, acrescida de juros de mora a contar da respetiva citação, relativo a subsídio de doença pago ao autor no período de 01.03.2017 a 20.11.2017.

As rés contestaram invocando não se tratar de acidente de trabalho.

Realizado o julgamento foi proferida sentença julgando a ação improcedente, bem como o pedido deduzido pelo ISS, IP, absolvendo-se as rés do pedido.

Inconformado o autor interpôs recurso apresentando as seguintes conclusões:

1.- A Recorrente não se conforma com a decisão do seguinte quesito da

decisão da matéria de facto, em concreto, o facto provado n.º 10, porquanto entende que esse facto provado deveria ter sido declarado não provado.

2.- Existem meios probatórios constantes do processo...que impunham decisão diversa da recorrida sobre tal matéria... O autor não estava no efetivo gozo de um período de descanso semanal obrigatório.

4.- Com o devido respeito (que é muito pelo tribunal recorrido) a douta sentença recorrida ao decidir declarar como provado o quesito n.º 10 da base instrutória, violou assim o artigo 607 n.º do Código de Processo Civil, o n.º 1 do artigo 8 da Lei n.º 98/2009 de 04 de setembro, o n.º 1 do artigo 197 e o artigo 199, ambos do Código de Trabalho e o n.º 1 e 2 do artigo 2.º da Diretiva n.º 2003/88 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04 de novembro de 2003.

Sem prescindir e por mera cautela

5.- Ainda que V.Ex.as considerem que a matéria de facto provada e não provada não deve ser alterada, tal (sem prejuízo de melhor entendimento) não obsta a que se proceda à revogação da douta sentença recorrida com a consequente condenação das rés no pedido formulado pelo autor, uma vez que em rigor, a matéria indicada na decisão da matéria de fato (quesito provado n.º 10 e restantes) não impede que se entenda e decida que a situação que vitimou o autor seja qualificada como um acidente de trabalho nos termos definidos no artigo 8 n.º 1 da Lei n.º 98/2009 de 04 de setembro.

6.- Com efeito refere a douta sentença colocada aqui em escrutínio que o momento limite entre o tempo de trabalho e o tempo de descanso é aquele em que o trabalhador adquire o domínio absoluto e livre da gestão da sua vida privada (ver segundo paragrafo da sexta página da douta sentença recorrida). Decorre do teor da douta sentença recorrida que esta concluiu que na data e local da situação que vitimou o autor/sinistrado este tinha o domínio absoluto e livre da gestão da sua vida privada. Ora (com o devido respeito pelo tribunal a quo) o recorrente não concorda com este entendimento uma vez que há que distinguir se o descanso semanal de 45 horas do respetivo motorista é efetuado na pendência de uma viagem internacional estando o motorista retido no estrangeiro ou se o dito descanso semanal de 45 horas do respetivo motorista é efetuado no final da viagem internacional em questão, em concreto, na área da residência do motorista, podendo assim só neste último caso o motorista proceder ao gozo efetivo deste período de descanso, ou seja, usufruir do mesmo, junto do seu lar, na companhia da sua família e dos seus amigos.

7. - Destarte, se o autor detém a categoria profissional de motorista TIR, se

está em trânsito no estrangeiro, no âmbito de uma viagem internacional, e se está retido por imperativos de legislação rodoviária (ver artigo 4 alínea h), e artigos 6 a 8 do Regulamento n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006 relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho), por obrigatoriamente ter de parar para efetuar um descanso semanal obrigatório ... não se deve entender que o autor adquiriu nesse período temporal o domínio absoluto e livre da gestão da sua vida privada... sendo ainda certo que a jurisprudência dos tribunais superiores quanto a esta matéria tem vindo a entender (entendimento que o recorrente acompanha) que a atividade de um motorista TIR compreende além da condução da viatura, também a sua guarda e manutenção em boas condições e particularmente no estrangeiro, a permanente disponibilidade ao serviço do empregador... (conferir Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, com data de 22 de novembro de 2007, 4.ª Secção, recurso n.º 1935/07, disponível nos sumários (2005-2016) da secção social do STJ, Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, com data de 12 de março de 2003, processo n.º 02S4301, (relator Ferreira Neto) disponível no sítio www.dgsi.pt e Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, com data de 29 de outubro de 2008, 4.ª Secção, recurso n.º 1538/08, disponível nos sumários (2005-2016) da secção social do STJ in https://www.stj.pt/wpcontent/uploads/2018/01/transporteinternacionaldemercadoriasporestradatir_social.pdf).

8.- Deste modo conclui-se que se o empregador encarrega um motorista de transportes internacionais rodoviários de mercadorias de realizar um serviço de transporte internacional de mercadorias, os dias subsequentes no estrangeiro, sejam eles dias de descanso semanal obrigatório ou complementar ou outros que correspondam a dias de trabalho semanal, ainda que não em condução, o motorista TIR em questão não pode deixar de estar ao serviço e na disponibilidade da sua entidade patronal dada a especificidade deste tipo de trabalho, pelo que esses períodos temporais em que o autor está retido no estrangeiro por imposição legal para efetuar um descanso semanal obrigatório, têm de ser considerados tempos de trabalho... conforme decorre do n.º 1 do artigo 2 da Diretiva n.º 2003/88 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de novembro de 2003, relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho, transposta, por via do código do trabalho, para a ordem jurídica portuguesa [cfr. artigo 2º, alínea n) da Lei nº 7/2009, de 12 de fevereiro que aprovou este compêndio legal.

9.- A referida disponibilidade do motorista TIR ao serviço do seu empregador

resulta expressamente da definição legal de motorista TIR constante no referido anexo I, página 33, (categorias profissionais) do contrato de trabalho coletivo celebrado entre a ... e a ... (bem como da cláusula 12.ª do dito CCTV), aplicável a este setor de atividade e ao contrato de trabalho celebrado entre autor e ré (como de resto se pode extrair do fato provado 3.7 da doughta sentença recorrida).

10.- Definição legal que foi acolhida e defendida jurisprudencialmente pelo Supremo Tribunal de Justiça (conferir Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, com data de 17 de dezembro de 2009, 4.ª Secção, recurso n.º 949/06.2TTMTS.S1, disponível nos sumários (2005-2016) da secção social do STJ e Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, com data de 12 de março de 2003, processo n.º 02S4301, relator Ferreira Neto, disponível no sítio www.dgsi.pt).

...

12.- Tanto assim é que igualmente de forma consensual os nossos tribunais superiores têm entendido que os dias em que o motorista TIR está retido no estrangeiro por imperativos de legislação rodoviária na pendência de viagens internacionais ao serviço e no interesse da sua empregadora, sejam dias de descanso semanal obrigatório ou complementar ou outros que correspondam a dias de trabalho semanal, ainda que não em condução, por não deixarem de poder serem considerados ao serviço e na disponibilidade da respetiva empregadora, têm de ser remunerados nos termos do artigo 41 do CCTV como trabalho suplementar.

...

14.- ... a retenção do autor na dita área de serviço (por imposição legal) para o autor efetuar um descanso semanal obrigatório está diretamente relacionada/ ligada à prestação do trabalho do autor ao serviço e no interesse da ré (tendo de resto o local da paragem do autor na data em que este foi vítima da situação objeto destes autos sido determinado pela sua entidade patronal como resulta da prova produzida em audiência ...

...

17.- De resto a reforçar o supra expendido, está a circunstância de constar da decisão da matéria de facto provada (quesito provado n.º 2) que a situação objeto destes autos se verificou junto ao camião que o autor conduzia sob as ordens, direção e fiscalização da sua entidade patronal. O autor estava junto do camião e não em qualquer outro local, pelo que por aqui se verifica que o autor na data do acidente de trabalho, cumpria o seu dever de zelar pelo dito camião e pela carga que este transportava, conforme o ónus que impendia sobre o mesmo que resulta da dita definição legal de motorista TIR preceituada no anexo I (categorias profissionais do dito CCTV (página 33) e

conforme tem assim sido entendido pelos nossos tribunais superiores, de acordo com os doutos acórdão acima identificados e supra transcritos.

18.- Acresce que estando o autor (por força do imperativo legal que o obriga a realizar um descanso semanal obrigatório) impedido de conduzir na data em que foi vítima da situação ante elencada a dita viatura pesada ... aparcada por força da dita retenção numa estação de serviço no país basco junto da fronteira espano-francesa... não teria condições locomotoras para se deslocar para qualquer outro local, pelo que aparcadas as viaturas no respetivo local de paragem, os respetivos motoristas ficam retidos nesses locais, uma vez que não podendo circular com os respetivos camiões não podem sair dessas áreas de serviço, sendo certo que nas referidas áreas de serviço não existem transportes públicos para se deslocar à uma qualquer localidade a que o motorista se quisesse deslocar sendo incomportável financeiramente para um motorista TIR de cada vez que tivesse que fazer por imposição legal um descanso semanal obrigatório recorrer a um serviço de táxi para o ir buscar à área de serviço onde este se encontrasse junto de uma autovia ou de uma autopista e depois recorrer novamente a um serviço de táxi para regressar à dita área de serviço.

...

Sem prescindir e por mera cautela

20.- Se for acolhido o raciocínio vertido na douda sentença recorrida quanto a considerar que os descansos semanais obrigatórios na pendência de viagens internacionais são efetivos períodos de descanso semanais do respetivo motorista, tal determinaria que o motorista TIR consumiria os descansos semanais a que tem direito em trânsito (como qualquer trabalhador por conta de outrem de qualquer atividade) em viagens internacionais se por imposição legal tivesse de efetuar um descanso semanal obrigatório na pendência de uma viagem internacional... então já não teria direito ao seu descanso semanal quando regressasse ao seu país e em concreto, à sua área de residência...

21.- No limite isso poderia determinar que o motorista TIR quase nunca teria a possibilidade de gozar os seus descansos semanais na sua área de residência, junto da sua família e junto dos seus amigos, uma vez que como é sabido, um motorista TIR em cada seis dias de condução tem de efetuar um descanso semanal obrigatório por imposição legal (ver artigos 4 h), e 6 a 8 do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006.

...

25.- Por tudo o que supra se expôs nas conclusões anteriores, reitera-se que a douda sentença recorrida violou o n.º 1 do artigo 8 da Lei n.º 98/2009 de 04 de setembro, o n.º 1 do artigo 197 e o artigo 199, ambos do Código de Trabalho e

o n.º 1 e 2 do artigo 2.º da Diretiva n.º 2003/88 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 04 de novembro de 2003 (sem prejuízo da eventual violação de outras disposições legais que V.Ex.as considerem verificar-se).

Em contra-alegações a ré empregadora sustenta o julgado.

Neste tribunal, o Exmo. Procurador-Geral Adjunto emitiu parecer no sentido da procedência do recurso.

Factualidade

3.1. O Autor nasceu no dia .. de março de 1977.---

3.2. O Autor trabalha, desde 12 de agosto de 2016, por conta e sob as ordens, direção e fiscalização da ré X Unipessoal, Ld.^a, com estabelecimento/sede na Rua da---

3.3. Ali o Autor exercia funções correspondentes à categoria profissional de motorista TIR.---

3.4. Na data de 26.02.2017, a referida entidade patronal tinha transferido a sua responsabilidade por acidentes de trabalho sobre o Autor para a ré seguradora, através de contrato de seguro titulado pela apólice n.º ..., até ao montante de € 12.896,73 de retribuição anual.---

3.5. A ré X não participou o acidente à ré Y.---

3.6. O Instituto da Segurança Social, I.P. pagou ao autor a título de subsídio de doença pelo período de 01.03.2017 até 20.11.2017 a quantia de € 4.322,36 (quatro mil trezentos e vinte e dois euros e trinta e seis cêntimos).---(corrigida a data de 20/11/2018 para 20/11/2017, conforme certidão junta a 21/3/2018).

3.7. O Autor exercia as funções referidas em 3.2. e 3.3. mediante a retribuição mensal ilíquida de € 557,00, acrescida de € 313,00 a título de cláusula 74 prevista na CCT aplicável ao setor dos transportes, de € 109,74 a título de prémio, € 150,36 a título de destacamento/horas no estrangeiro e de € 8,33 de subsídio de alimentação por cada dia efetivo de trabalho, o que perfaz a retribuição anual ilíquida de € 17.266,76 (dezassete mil, duzentos e sessenta e seis euros e setenta e seis cêntimos) [€ 557,00 × 14 meses + € 313,00 × 13 meses + € 109,74 x 13 meses + € 150,36 x 13 meses + € 8,330 x 22 dias x 11 meses]. ---

3.8. Alterado: No dia 26/02/2017, pelas 11h30, em período de descanso, conforme facto 3.15, quando se encontrava no parque de uma estação de serviço, sita em ..., junto da viatura pesada com a matrícula ... que conduzia sob as ordens, direção e fiscalização daquela sua entidade patronal, o autor foi

agredido por três indivíduos de nacionalidade estrangeira.---

3.9. Em resultado do que o Autor sofreu uma ferida causada por arma branca no membro superior direito, por força da qual foi assistido no próprio dia na Unidade Hospitalar de ... (Donostia U.O.), sita em .../Espanha, ali tendo permanecido internado até dia 01/03/2017---

3.10. Por força da lesão em sujeito, o Autor apresenta cicatriz no membro superior direito, de tipo cirúrgico, medindo 21 cm e localizada longitudinalmente ao longo do terço proximal do antebraço e face interna do cotovelo.---

3.11. Em resultado da lesão em causa, o Autor padece das seguintes sequelas: paralisia do nervo cubital ao nível do cotovelo; rebordo cubital da mão direita e do quarto e quinto dedo da referida mão; perda de massas musculares no antebraço.---

3.12. As sequelas que o Autor apresenta lhe determinam uma incapacidade permanente parcial para o trabalho (IPP) de 18%.—

3.13. O Autor padeceu de um período de incapacidade temporária para o trabalho (ITA) desde 27.02.2017 até 20.11.2017, data esta em que se fixa a respetiva consolidação médico-legal.---

3.14. Em virtude do sucedido, o Autor despendeu € 25,00 (vinte e cinco euros) em deslocações obrigatórias ao Tribunal e ao Gabinete Médico-Legal Forense do Cávado.---

3.15. Alterado: No dia em apreço, um Domingo, o Autor encontrava-se em descanso de 45 H., que se prolongaria até ao dia seguinte (27/02/2017).---

Conhecendo do recurso:

Nos termos dos artigos 635º, 4 e 639º do CPC, o âmbito do recurso encontra-se balizado pelas conclusões do recorrente.

O autor questiona a resposta dada ao item 10, facto 3.8, na parte em que se refere que estava em descanso semanal obrigatório e o facto 3.15.

Questiona ainda a solução dada, sustentando que a ocorrência deve ser considerada acidente de trabalho.

*

Quanto à questão relativa à matéria de facto, importa antes de iniciar a apreciação da questão, que estando em causa, sendo controvertida a natureza do descanso, na resposta a dar deve ter-se em atenção as várias soluções plausíveis relativas a tal classificação. Dos depoimentos não resultam dúvidas de que o autor se encontrava no domingo em que ocorreu o facto em causa nos autos, em período de descanso. Resulta tal do próprio depoimento do autor. Contudo o autor no seu depoimento refere que o seu descanso semanal

era em casa, em Portugal, aludindo a que na ocasião estava no descanso de 45 horas de pausa obrigatória por força de lei, aludindo à pausa das “duas semanas”, o que não resulta contrariado da restante prova.

Assim altera-se o facto nos seguintes termos:

“ No dia em apreço, um Domingo, o Autor encontrava-se em descanso de 45 horas, que se prolongaria até ao dia seguinte (27/02/2017).

Retira-se o termo “obrigatório” do facto 3.8.

Quanto ao descanso em causa.

Na decisão considerou-se que o evento “ocorreu em período de descanso obrigatório do autor, período esse no âmbito do qual era aquele livre de dispor do seu tempo – de outra forma se não podendo entender como de descanso – conclui-se não ser possível considerar ter sido o autor vítima de um acidente de trabalho, nos termos definidos no supra citado art.º 8.º, n.º 1 da Lei n.º 98/2009, de 04 de setembro”. Alude-se ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006 (relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho), o qual, diz-se, “ estabelece, no arts. 4.º, alínea h), que deve haver um período semanal de pelo menos 45 horas de repouso durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo, período aquele que pode, nas condições previstas no nº 6 do artigo 8º, ser reduzido para um mínimo de 24 horas consecutivas.”

Nos termos do art.º 8.º, n.º 1 da Lei n.º 98/2009, de 4/9, “é acidente de trabalho aquele que se verifique no local e no tempo de trabalho e produza direta ou indiretamente lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte”

Importa verificar se o descanso em que o autor se encontrava não é enquadrável para efeitos de acidente de trabalho, e é, para efeitos de proteção infortunistica, como tempo de trabalho, ou se, mesmo não o sendo, não deve a ocorrência ser considerada sinistro laboral.

Para efeitos da LAT deve considerar-se ainda como tempo de trabalho, o que resulta da aplicação do artigo 8º, 2, b) da LAT, que refere:

«Tempo de trabalho além do período normal de trabalho» o que precede o seu início, em atos de preparação ou com ele relacionados, e o que se lhe segue, em atos também com ele relacionados, e **ainda as interrupções normais ou forçadas de trabalho.**»

Alude a lei às interrupções forçadas do trabalho, considerando-as tempo de trabalho além do período normal.

Aliás o CT prevê em idêntico sentido. Assim o artigo 197º dispõe:

1 - Considera-se tempo de trabalho qualquer período durante o qual o trabalhador exerce a atividade ou permanece adstrito à realização da prestação, bem como as interrupções e os intervalos previstos no número seguinte.

2 - Consideram-se compreendidos no tempo de trabalho:

a) A interrupção de trabalho como tal considerada em instrumento de regulamentação coletiva de trabalho, em regulamento interno de empresa ou resultante de uso da empresa;

...

e) **A interrupção ou pausa no período de trabalho imposta por normas de segurança e saúde no trabalho.**

(...)

Como considerar o descanso de 45H em que o autor se encontrava?

A diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário, que por específica prevalece quanto às matérias que regule, sobre a Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, conforme ponto 2 da mesma, e ponto 14 daquela refere quanto ao tempo de trabalho:

Artigo 3º:

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

a) "Tempo de trabalho"SD:

1. No caso dos trabalhadores móveis, o período compreendido entre o começo e o fim do trabalho, durante o qual o trabalhador se encontre no seu posto de

trabalho, à disposição do empregador e no exercício das suas funções ou atividades, ou seja:

- o tempo consagrado a todas as atividades de transporte rodoviário.

Essas atividades incluem, nomeadamente:

i) condução;

ii) carga e descarga;

iii) assistência aos passageiros que entrem ou saiam do veículo;

iv) limpeza e manutenção técnica;

v) todas as restantes *tarefas destinadas a assegurar a segurança do veículo*, carga e passageiros ou a satisfazer as obrigações legais ou regulamentares diretamente ligadas à operação específica de transporte em curso, incluindo o controlo das operações de carga e descarga, formalidades administrativas com a polícia, alfândegas, serviços de imigração, etc.

- os *períodos durante os quais não pode dispor livremente do seu tempo*, sendo-lhe exigida a presença no posto de trabalho, pronto para retomar o trabalho normal, desempenhando certas tarefas associadas ao serviço, nomeadamente períodos de espera pela carga ou descarga cuja duração previsível não seja antecipadamente conhecida, isto é, antes da partida ou imediatamente antes do início efetivo do período em questão, ou de acordo com as condições gerais negociadas entre os parceiros sociais e/ou previstas pela legislação dos Estados-Membros.

(...)

O artigo 4º alude ao tempo máximo de trabalho semanal, referindo-se:

Tempo máximo de trabalho semanal

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para que:

a) O tempo médio de trabalho semanal não exceda 48 horas. O tempo máximo de trabalho semanal pode ser alargado para 60 horas desde que, num período de quatro meses, não seja excedida uma média de 48 horas semanais. O disposto no n.º 1, quarto e quinto parágrafos, do artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ou, na medida do necessário, no n.º 1, quarto parágrafo, do artigo 6.º do Acordo AETR prevalece sobre as disposições da presente diretiva, desde que os condutores em causa não ultrapassem um tempo médio de trabalho de 48 horas por semana num período de quatro meses;

b) O tempo de trabalho para diferentes empregadores seja a soma das horas de trabalho efetuadas. O empregador deve solicitar por escrito ao trabalhador móvel a indicação do tempo de trabalho prestado ao serviço de outros

empregadores. O trabalhador móvel fornecerá essas informações por escrito.

Para a diretiva, os tempos de descanso que o tempo máximo semanal implicar não constituem tempo de trabalho (o que resulta até por maioria de razão do disposto no 2º § do nº 2 do artigo 4º, relativo aos tempos de pausas).

A diretiva, conforme resulta do seu artigo 1º, estabelece prescrições mínimas.

Assim importa compaginá-las com as regras nacionais.

O Decreto-Lei n.º 237/2007 de 19/6 procedeu à transposição da diretiva. No seu nº 1, 3, refere o decreto que o disposto nos artigos 3.º a 9.º prevalece sobre as disposições correspondentes do Código do Trabalho. No artigo 6º refere os limites de duração do trabalho, no artigo 8º os intervalos de descanso (sem prejuízo da aplicação aos condutores do regime de interrupções de condução previsto no artigo 7.º do regulamento ou do AETR), e no artigo 9º o descanso diário e semanal, aludindo aquilo regulamento e AETR, conforme o caso.

Em conformidade com a diretiva, do D.L. resulta que são excluídos do “tempo de trabalho” os períodos de disponibilidade, tal como os define no artigo 2º, al. c), e resulta do artigo 5º. Nada refere quanto às restantes pausas nem quanto ao descanso semanal, pressupondo os regimes do regulamento ou do AETR (artigo 9º).

Assim e nos termos do artigo 197º do CT e quanto às pausas as mesmas consideram-se compreendidas no “tempo de trabalho” – al. e) do nº 2. Já o descanso semanal, nos termos do CT, naturalmente não constitui tempo de trabalho. Pressupõe-se no entanto a livre disponibilidade do tempo, como se refere no Ac. TC 368/97, “uma permanente disponibilidade do trabalhador para acorrer a uma qualquer solicitação decorrente da sua actividade profissional consubstanciaria uma privação do período de autodeterminação e de descanso, constitucionalmente inadmissível... os direitos ao repouso e ao estabelecimento de um limite máximo de jornada de trabalho impõem que a actividade laboral, mesmo a acentuadamente intermitente, esteja temporalmente limitada, não sendo suficiente a possibilidade que o trabalhador tem de exercer actividades pessoais durante os intervalos entre as prestações de trabalho efectivo. A referida possibilidade de aproveitamento para fins pessoais dos intervalos decorre da natureza do trabalho em causa, e, na medida em que cederá mediante qualquer solicitação decorrente da

actividade profissional, não pode ser tida como período de descanso para efeito de preenchimento do núcleo essencial do respectivo direito constitucionalmente consagrado”.

Vejamos o regulamento (CE) Nº 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006 relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.

O objetivo essencial do regulamento foi o de garantir a segurança rodoviária e harmonizar as condições de concorrência. Assim os considerandos 1, 17.

Refere-se neste último:

“ O presente regulamento pretende melhorar as condições sociais dos empregados abrangidos pelo mesmo, bem como a segurança rodoviária em geral. Este *objetivo é alcançado* sobretudo mediante as *disposições relativas aos tempos de condução máximos por dia, por semana e por períodos de duas semanas consecutivas*, a disposição que impõe um período de repouso semanal regular aos condutores pelo menos uma vez em cada período de duas semanas consecutivas e as disposições que preveem que em caso algum o período de repouso diário poderá ser menor do que um período ininterrupto de nove horas...”

Resulta daqui que o regulamento está essencialmente centrado na segurança, bastando-se, em termos de descanso semanal, com o cumprimento das regras que impõe. Ou seja, o regulamento, além dos períodos de descanso semanal que refere (onde quer que sejam cumpridos), não cuida de outros direitos, designadamente o direito de gozar o descanso junto da família, pois como veremos pressupõe essa possibilidade.

O TJ, Ac. Vaditrans de 20/12/2017, processo C- C-102/16, ECLI:EU:C:2017:1012, pronunciou-se nos seguintes termos:

“ O artigo 8.o, n.os 6 e 8, do Regulamento (CE) n.o 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.o 3821/85 e (CE) n.o 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.o 3820/85 do Conselho, deve ser interpretado no sentido de que um condutor não pode gozar no seu veículo os períodos de repouso semanal regular previstos no referido artigo 8.o, n.o 6.”

Refere o acórdão que o citado nº 6 deve ser interpretado à luz do artigo 4º em, que se alude à livre disponibilidade do tempo de repouso. No considerando 43 refere que “a interpretação segundo a qual o artigo 8.o, n.os 6 e 8, do Regulamento n.o 561/2006 proíbe que o condutor goze os períodos de repouso semanal regular no veículo visa manifestamente atingir os objetivos desse regulamento, que consistem na melhoria das condições de trabalho dos condutores e da segurança rodoviária”, continuando no considerando 44, “não há dúvida de que uma cabina de camião não parece constituir um local de repouso adaptado a períodos de repouso mais longos do que os períodos de repouso diário e os períodos de repouso semanal reduzido. *Os condutores devem ter a possibilidade de passar o seu período de repouso semanal regular num local que possua condições de alojamento adaptadas e adequadas.*”

Não cuida o regulamento do modo como o descanso deve ser gozado, ver considerando 47, certo é contudo é que admite que o trabalhador possa gozá-lo na sua residência, como veremos.

O regulamento trata do descanso semanal no artigo 8º, 6, referindo:

Em cada período de duas semanas consecutivas, o condutor deve gozar pelo menos:

- Dois períodos de repouso semanal regular, ou
- Um período de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido de, no mínimo, 24 horas — todavia, a redução deve ser compensada mediante um período de repouso equivalente, gozado de uma só vez, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.

O período de repouso semanal deve começar o mais tardar no fim de seis períodos de 24 horas a contar do fim do período de repouso semanal anterior.

O período de repouso semanal regular tem 45 horas, conforme artº 4º, al h). Refere esta alínea:

«Período de repouso semanal»: período semanal durante o qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo e que compreende um «período de repouso semanal regular» ou um «período de repouso semanal reduzido»:

- «Período de repouso semanal regular»: período de repouso de, pelo menos, 45 horas;
- «Período de repouso semanal reduzido»: período de repouso de menos de 45 horas, que pode, nas condições previstas no nº 6 do artigo 8º, ser reduzido

para um mínimo de 24 horas consecutivas;

Ora como se vê o regulamento pressupõe a inteira disponibilidade por parte do trabalhador do seu tempo de repouso. E como já referimos pressupõe a possibilidade de o mesmo ser gozado junto da família, na sua residência.

Assim refere o nº 2 do artigo 9ª:

O tempo gasto pelo condutor para se deslocar para ou de um veículo abrangido pelo presente regulamento que não esteja junto à residência do condutor ou junto à empresa onde o condutor está normalmente baseado não será contado como repouso nem como pausa, a menos que o condutor se encontre num transbordador (ferry) ou comboio e tenha acesso a um beliche ou cama.

No caso presente não se demonstra que a ré patronal tenha criado as condições para o exercício do direito ao descanso em apreço na residência do trabalhador, o que por si bastaria para considerar que o trabalhador não dispõe livremente do seu tempo, logo não estamos face a um descanso semanal no conceito do regulamento e seu artigo 4º.

Por outro, conforme considerando 5 do regulamento; “ As medidas previstas no presente regulamento em matéria de condições de trabalho não deverão prejudicar o direito de os parceiros sociais estabelecerem, por negociação coletiva ou qualquer outro meio, disposições mais favoráveis aos trabalhadores.”

Ora nos termos do CCT do setor, Boletim do Trabalho e Emprego, n.º 9, de 8 de março de 1980 e n.º 16, de 29 de abril de 1982, com PEs nos BTE 30/80 e 33/82, resulta que:

Cláusula 20ª

Descanso semanal

(...)

3 - Devido às condições específicas de trabalho dos trabalhadores dos transportes internacionais rodoviários de mercadorias, tem de haver um descanso mínimo de 24 horas, imediatamente antes do início de qualquer viagem, acrescido dos dias de descanso semanal e feriado que coincidirem com a última viagem.

Ou seja, a CCT estabelece que o descanso semanal ocorra sempre na residência do trabalhador. Tanto assim que durante a viagem e nos termos da cláusula 12º, al. e), e anexo I da CCT, ao trabalhador compete velar pela conservação e boa utilização dos bens relacionados com o seu trabalho. O mesmo é dizer, não resulta que o trabalhador tivesse inteira disponibilidade do seu período de descanso de 45 H., imposto pelo regulamento, continuando com o dever de velar pelo veículo e carga (bens relacionados com o seu trabalho), nem resulta que tivessem sido proporcionadas as condições para gozar o mesmo na sua residência, como o regulamento pressupõe.

A jurisprudência tem tido o entendimento de que tal período deve ser considerado como estando o trabalhador “ao serviço da entidade patronal”. Ac. STJ de 22/9/2007, recurso n.º 1935/07, disponível nos sumários (2005-2016) da secção social do STJ (in https://www.stj.pt/wpcontent/uploads/2018/01/transporteinternacionaldemercadoriasporestradatir_social.pdf):

III - Os dias de sábado, domingo, ou feriado em que o motorista de transportes internacionais está retido no estrangeiro ao serviço do empregador devem considerar-se como dias de prestação de trabalho efetivo."

Em igual sentido o Ac. STJ de 29/10/08, recurso n.º 1538/08, disponível nos sumários (2005-2016) da secção social do STJ (in https://www.stj.pt/wpcontent/uploads/2018/01/transporteinternacionaldemercadoriasporestradatir_social.pdf.

Ainda STJ de 12/3/2003, processo n.º 02S4301, no sentido de que; “é sabido que nas viagens ao estrangeiro o motorista encontra-se longe da sua terra e dos seus, de alguma forma isolado, tendo de, permanecer em sítios por vezes em locais recônditos. E é em tais circunstâncias que, dentro dos padrões do homem médio e de acordo com as obrigações decorrentes dos citados normativos, deve zelar pelos veículos e sua carga. Estão nessa medida, e de certa forma, ao dispor da entidade empregadora...”

Sempre teria, nas circunstâncias concretas do seu gozo, de considerar-se que o descanso em causa e para efeitos da LAT constitui tempo de trabalho além do período normal de trabalho. Tratando-se de um descanso imposto pelo regulamento, designadamente por razões de segurança, e não tendo o trabalhador a inteira disponibilidade do mesmo, mantendo a obrigação de

velar pelos bens relacionados com o seu trabalho que lhe foram confiados, sempre cairia na alçada da al. b) do artigo 8º desta lei.

Note-se que no caso o trabalhador aquando da ocorrência se encontrava junto ao veículo, num local de passagem, onde se expõe a um risco acrescido, tendo saído do veículo, que constitui para o efeito “ local de trabalho”, para tratar da sua refeição da manhã.

*

Quanto à ocorrência em si, a mesma deve ser considerada acidente de trabalho.

O STJ no Ac. de 28/3/2007, processo nº 06S3957, disponível na net, considera como acidente de trabalho o resultante de um roubo por esticção, jurisprudência com pertinência ao caso mas com referência ao artigo 8º e 9º e 17º da atual LAT. Refere o acórdão:

“Na verdade, o acidente que vitimou a sinistrada ocorreu trinta minutos após esta ter terminado o trabalho, quando regressava ao seu domicílio, pelo caminho mais direto, a pé e pelo passeio, como fazia habitualmente ...

A anterior Lei n.º 2.127 ...para que tal acidente fosse qualificado como acidente de trabalho impunha-se que tivesse sido utilizado meio de transporte fornecido pela entidade patronal, ou que o acidente fosse consequência de particular perigo do percurso normal ou de outras circunstâncias que agravassem o risco do mesmo percurso.

Essas condições foram eliminadas na atual LAT... De facto, conforme se afirmou no acórdão recorrido, «[t]al significa que a demonstração da verificação dos pressupostos dos acidentes in itinere, ocorridos desde 2000-01-01, como sucede in casu, depende apenas da prova de que o trabalhador se deslocava para o trabalho ou regressava dele ...

Por outro lado, a circunstância do acidente de trabalho ter resultado de um roubo por esticção perpetrado por terceiro não exclui o direito à sua reparação.

O artigo 7.º da LAT dispõe que «[n]ão dá direito a reparação o acidente (...) Por sua vez, o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 143/99 esclarece a noção de causa justificativa da violação das condições de segurança estabelecidas na lei ou pela entidade empregadora (n.º 1) e delimita o conceito de negligência

grosseira (n.º 2).

Ora, é manifesto que, no caso em apreciação, não se verifica qualquer das situações enunciadas nos citados normativos, pelo que, não está excluído o direito à reparação do acidente de trabalho, genericamente conferido pelo artigo 1.º da LAT.

Acresce, tal como se decidiu no acórdão recorrido, que «a circunstância de o acidente ser imputável a facto de terceiro, não exclui a respetiva reparação, nem dispensa a entidade responsável, in casu, a seguradora, ora R., de indemnizar as suas consequências danosas e aquelas que derivam da lei, podendo apenas esta exercer o seu direito de regresso contra o referido terceiro, atento o disposto no artigo 31.º, n.os 1 e 4 da Lei n.º 100/97, de 13 de setembro».

No mesmo sentido o Ac. RC de 31/5/2007, processo nº 907/04.6TTVIS.C1.

Consequentemente entende-se ter o autor sofrido um acidente de trabalho indemnizável.

Os direitos do autor:

- Pensão anual de € 2.175, 61, com início em 26.5.2017, dia seguinte à data da alta, obrigatoriamente remível, sendo € 1.624,99 da responsabilidade da seguradora e € 550,62 da responsabilidade da patronal.
- Pede o autor € 2.914,06 de indemnização por ITA, como foi pedido na tentativa de conciliação. O autor refere na P.I. que nada foi pago e esse título, não resultando dos autos qualquer pagamento. Importa ter em atenção o carácter indisponível do direito.

São devidos os seguintes montantes de indemnização pelo período de ITA:

- Pela seguradora - € 6.602,97;
- Pela patronal- € 2.237,40

Há que deduzir o valor recebido da segurança social, que respeite ao mesmo período, e que monta a € 4.232,36, assistindo-lhe direito a receber das responsáveis o montante global de € 4.608,01.

O pedido de reembolso efetuado pelo ISS é formulado ao abrigo do disposto

no art. 1º do DL 59/89, de 22/2. Nos termos do artº 4º deste mesmo diploma, os devedores da indemnização são solidariamente responsáveis, até ao limite do valor daquela, pelo reembolso dos montantes que tenham sido pagos pelas instituições.

O sinistrado tem ainda direito a € 25 de despesas despendidas com deslocações obrigatórias a este tribunal e ao referido Gabinete Médico-Legal.

São devidos juros de mora à taxa legal de 4% ao ano, a contar de 26/5/2017.

DECISÃO:

Acordam os juízes do Tribunal da Relação de Guimarães em julgar procedente a apelação, decidindo-se nos seguintes termos:

a. Condenar as rés a pagar ao sinistrado a pensão anual obrigatoriamente remível de € 2.175,61, devida desde 26.5.2017, sendo € 1.624,99 da responsabilidade da seguradora e € 550,62 da responsabilidade da patronal, com juros à taxa legal a contar de 26/5/2017.

b. A pagarem solidariamente à interveniente e a título de reembolso o montante de € 4.232,36, limitado quanto à patronal ao valor da sua responsabilidade por ITA (€ 2.237,40).

c. A pagar ao sinistrado a título de indemnização pela ITA o montante global € 8.840,37, sendo da responsabilidade da seguradora o montante € 6.602,97 e da patronal o montante de € 2.237,40, montantes que devem ser deduzidos do valor do reembolso que efetuarem, nos termos do ponto “b”, com juros à taxa legal a contar do dia seguinte ao da alta.

Custas em ambas as instâncias pelas recorridas na proporção das responsabilidades.

4/4/19