



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

A C Ó R D ã O (SDI-1)
GMALR/ale/vln

EMBARGOS SOB A ÉGIDE DA LEI 13.015/2014. ACIDENTE DE TRABALHO. MORTE DE PILOTO EM ACIDENTE AÉREO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. REGRAMENTO ESPECÍFICO. CULPA EXCLUSIVA DO EMPREGADO NÃO CONFIGURADA.

SÚMULA 296, I, DO TST. INESPECIFICIDADE DOS ARESTOS. No presente caso, a Eg. 3ª Turma conheceu do recurso de revista interposto pelos Reclamantes, por violação do art. 927, parágrafo único, do Código Civil e deu-lhe provimento, para, "reconhecendo a existência do dano (acidente fatal), do nexo de causalidade com o trabalho e da responsabilidade objetiva da Reclamada, determinar o retorno dos autos ao Juízo da Vara do Trabalho de origem para análise dos pedidos correlatos, como entender de direito". O Colegiado consignou que se aplica, ao caso em tela, o disposto nos artigos 256, §2º, "a" e 257 do Código Brasileiro de Aeronáutica/86, visto que o dispositivo legal alcança todos os trabalhadores que atuam na atividade de transporte aéreo, sem qualquer restrição, de maneira a incidir a responsabilidade objetiva. Concluiu, assim, que se afiguram presentes o dano, o nexo causal e a responsabilidade objetiva da Empresa, de forma que prevalece o dever de indenizar o Reclamante pelo acidente que o vitimou. Nesse cenário, o aresto trazido a cotejo não se revela específicos para configurar o



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

confronto jurisprudencial, nos termos da Súmula 296, I, do TST. Note-se que o paradigma apontado considera não aplicável a responsabilidade objetiva prevista no art. 256, §2º, do CBA, à empresa que atua no transporte aéreo privado e, desde que haja recebimento de seguro, assegurado

2/2001, que instituiu a Infra

pela Reclamada, para eventual indenização de riscos futuros aos tripulantes, nos termos do art. 281, caput, II e parágrafo único. No aresto apontado pela Recorrente, a Reclamada foi condenada ao pagamento de indenização por danos morais e materiais pelo acidente aéreo que vitimou o empregado porquanto houve somente pagamento do seguro de vida contratado pela própria vítima. Na situação presente, conforme já relatado, a situação fática é diversa e a discussão acerca do pagamento de seguro para garantia de riscos sequer foi ventilada na fundamentação adotada pelo Colegiado. Com efeito, a divergência jurisprudencial, hábil a impulsionar o recurso de embargos, nos termos do artigo 894, II, da CLT, exige que os arestos postos a cotejo reúnam as mesmas premissas de fato e de direito ostentadas no caso concreto. Assim, a existência de circunstância diversa tornam inespecíficos os julgados, na recomendação das Súmulas 296, I, e 23, ambas do TST. **Embargos que não se conhece.**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Embargos em Recurso de Revista nº **TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802**, em que é Embargante ----- e Embargado ----- **E OUTRAS..**

A Reclamada interpõe embargos (fls. 1098/1112)

Firmado por assinatura digital em 12/03/2021 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2.200-2/2001, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802
admitidos por possível dissenso de teses (fls. 1191/1196), contra acórdão exarado pela 3ª Turma desta Corte (fls. 1043/) que deu provimento ao recurso de revista interposto quanto ao tema "ACIDENTE DE TRABALHO. MORTE DE PILOTO EM ACIDENTE AÉREO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA (CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA, INSPIRADO NO DECRETO 20.704/1931, QUE PROMULGOU A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA, DE 1929). REGRAMENTO ESPECÍFICO. CULPA EXCLUSIVA DO EMPREGADO NÃO CONFIGURADA.".

Impugnação aos embargos às fls. 1198/1292.

Desnecessária a remessa dos autos ao Ministério Público do Trabalho, nos termos do artigo 95 do Regimento Interno do TST.

É o relatório.

V O T O

1 - CONHECIMENTO

Atendidos os pressupostos extrínsecos de admissibilidade, passa-se à análise dos pressupostos específicos do recurso de embargos, nos termos do art. 894, II, da CLT, com a redação dada pela Lei nº 11.496/2007.

EMBARGOS SOB A ÉGIDE DA LEI 13.015/2014. ACIDENTE DE TRABALHO. MORTE DE PILOTO EM ACIDENTE AÉREO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. REGRAMENTO ESPECÍFICO. CULPA EXCLUSIVA DO EMPREGADO NÃO CONFIGURADA. SÚMULA 296, I, DO TST. INESPECIFICIDADE DOS ARESTOS.

A 3ª Turma do TST deu provimento ao recurso de revista interposto pelos Reclamantes no que se refere ao tópico em questão. Assim fundamentou a decisão:

O Tribunal Regional assim decidiu:

"2.1. ACIDENTE DO TRABALHO



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

Os Autores, filhos e companheira do Sr. -----, ajuizaram a presente ação com o escopo de obter a condenação da Reclamada ao pagamento de indenização por danos morais e materiais.

Na inicial, narraram que o Sr. ----- foi admitido pela empresa Ré em 09/08/2010, como piloto, vindo a sofrer acidente aéreo, que o levou ao óbito, em 14/01/2011.

Anotaram que a Demandada *"expunha ao risco o jovem piloto de avião"* (fl. 07), o qual era *"obrigado a voar mesmo quando o tempo não lhe proporcionava boas condições de voo"* (fl. 07).

A Reclamada, em contestação (fls. 191/215), apontou a culpa exclusiva da vítima.

Disse que o empregado:

"embora voasse em aeronave com instrumentos obrigatórios para voos diurnos, noturnos e sob condições adversas, (...), resolveu desprezar os instrumentos e tentar um pouso na tarde/noite do acidente apenas manualmente, quando, em procedimento de pouso em Goiânia-GO, chocou-se com um morro nas proximidades do aeroporto" (fl. 201).

Aduziu que a aeronave encontrava-se em perfeito estado de conservação, *"com todos os componentes revisados e atualizados até 22.06.2011 e Certificado de aeronavegabilidade válido até 03/09/2013"* (fl. 202).

Sustentou que a atividade desenvolvida pelo "de cujus" não era de risco.

O d. Juiz originário assim decidiu:

II- III-DA RESPONSABILIDADE DA
RÉ NAS VERTENTES SUBJETIVAS E
OBJETIVAS.

Navegam os autores pelas searas das responsabilidades subjetiva e objetiva, na busca da condenação da ré ao pagamento de indenização e compensação a título de danos material e moral, respectivamente.

II-III-I-DA RESPONSABILIDADE SUBJETIVA DA
RÉ.

A meu juízo descabe falar em direito de indenização e compensação a título de responsabilidade subjetiva da ré, quanto **ao acidente ocorrido em 14/11/2011, que vitimou fatalmente** -----.

É que não há nos autos qualquer prova, sequer de indício, de que a ré tenha obrigado o falecido a voar em condições meteorológicas adversas.



PROCESSO N° TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

Muito ao contrário, há prova testemunhal de que o falecido, a cargo de quem o comando da aeronave acidentava estava, não observou os procedimentos corretos de voo.

Segundo _____
(fl.498v), no dia do acidente fatal ..."o aeroporto (de Goiânia-GO) estava funcionando por instrumentos; que nestas condições o piloto deve seguir a orientação da carta de voo para os procedimentos de pouso; que a carta determina que a aeronave esteja na altitude de 4.100 pés, no caso da pista 32 em uso no dia; que a aeronave conduzida pelo Sr. ----- (falecido) passou pelo Morro Santo Antônio na altitude de 3.050 pés, portanto, bem abaixo no nível mínimo previsto na carta, que é de 4.100 pés."

A toda evidência, além de não haver prova de que a ré teria obrigado o "de cujus" a empreender viagem em condições adversas, resta inequívoco, pelo depoimento acima referido, que, se houve culpa no acidente, está foi do próprio "de cujus", que não observou o regramento para voo naquelas condições específicas de clima e horário.

Acresça-se a essa falta de prova quanto à ingerência da ré sobre a decisão de voar (ou não), em caso de determinadas condições climáticas, o fato de que o comandante da aeronave tem autonomia absoluta quanto à decisão de proceder ou não com a decolagem.

Tal autonomia resta evidenciada pelos depoimentos dos pilotos que nos autos atuaram como testemunhas e pelo que se verifica do regramento estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica, que assim disciplina a atividade do comandante de voo:

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

- I - limite da jornada de trabalho;*
- II - limites de voo;*



PROCESSO N° TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

III - intervalos de repouso; IV - fornecimento de alimentos.

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o vôo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de vôo (artigo 16, § 3º).

Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou conseqüências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 169. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do vôo.

Verifica-se, pois, mormente pelo que está previsto no art. 169 do CBA, que o comandante da aeronave possui autoridade incontestável para decidir sobre a realização de voo, podendo, a seu único juízo, decidir por adiar ou suspender a partida da aeronave.

Frise-se que nenhuma das partes elegeu a conclusão do CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) como prova fundamental para o deslinde da controvérsia, razão pela qual esta decisão tem fundamento apenas no que alegam as partes e fazem prova as testemunhas ouvidas.

Assim, entendo improvable a culpa imputada à ré pelos autores, cabendo rejeitar os pedidos de indenização e compensação decorrentes da responsabilidade subjetiva da empresa.

II-III-II-DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA DA RÉ.

A pretensão posta em Juízo sustenta-se, ainda, na responsabilidade objetiva, quer seja com base no que estatui a



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802
Convenção de Varsóvia, quer seja com base no novel regramento do Código Civil.

Pois bem.

O regramento da Convenção de Varsóvia, que estabelece a responsabilidade objetiva das empresas de transporte aéreo, desserve ao intento dos autores, vez que a ré não é empresa de transporte aéreo, senão que uma construtora, que tem em seu patrimônio uma aeronave.

Conforme se verifica do contrato social da ré (fls. 102/104) e de sua décima alteração contratual (fls. 105/113), o transporte aéreo de passageiros não se constitui na atividade principal da empresa, sequer integrando o rol de atividades coligadas à principal.

Pelo se contém nos autos, resta inequívoco que as pessoas que estavam dentro da aeronave, além do piloto e do copiloto, ali estavam porque, indo à Goiânia-GO passar férias, pegaram uma carona, não havendo falar, sequer, em desempenho de atividade econômica (transporte de passageiros) ao arrepio da previsão do contrato social e da lei.

Mesmo a normatização civil socorre os autores.

É que a responsabilidade objetiva sucumbe frente a culpa da vítima (além do caso fortuito e da força maior), porque a responsabilidade objetiva não se equipara ao risco integral.

Ficando assente que a culpa pelo acidente recai sobre os ombros do "de cujus", como acima verificado, resta inexorável reconhecer que eventual responsabilidade objetiva da ré não autoriza a condenação reclamada pelos autores.

Assim, sendo a responsabilidade objetiva da ré superada pela culpa da vítima, cabe rejeitar os pedidos de indenização e compensação decorrentes da responsabilidade objetiva da empresa. (fls. 665/668).

Em seu recurso ordinário, afirmam os Reclamantes que a testemunha Sr. ----- comprovou que "o de cujus era um ótimo piloto" (fl. 680).

Aduzem que as declarações prestadas pela testemunha Sr. ----- não merecem consideração, apontando que foi ela orientada a relatar as informações prestadas.

Anotam a responsabilidade objetiva da Demandada pelo acidente laboral, acrescentando que "o falecido obreiro só esteve no avião porque estava praticando seu emprego habitual" (fl. 682).

Sustentam que o empregado exercia atividade de risco, apontando, ainda, a falta de revisões periódicas da aeronave.



PROCESSO N° TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

Alegam que no momento do acidente o tempo estava chuvoso.

Insistem no direito à indenização por danos morais e materiais decorrentes do acidente laboral.

Sem razão.

O ordenamento jurídico pátrio adotou, como regra, a teoria da responsabilidade subjetiva do empregador por danos causados ao empregado (CF, art. 7º, XXVIII, da Carta Magna), decorrentes de acidente do trabalho, nesse conceito compreendidas, inclusive, as doenças ocupacionais (Lei 8.213/91, art. 20).

É certo ainda que, nos termos do parágrafo único do art. 927 do Código Civil, resta autorizada a responsabilização objetiva do empregador quando a atividade por ele desenvolvida ou explorada implicar risco à integridade física e psíquica do trabalhador.

Em sendo o empregador responsável pela organização da atividade produtiva, beneficiando-se do lucro do empreendimento, nada mais razoável e justo do que lhe imputar a responsabilidade pelo ressarcimento ao obreiro dos danos decorrentes de sua exposição ao foco de risco, independentemente de cogitação acerca da imprudência, negligência ou imperícia.

Assim anotou Rui Stocco:

Significa que a periculosidade é ínsita à própria atividade, com força para dispensar qualquer outra indagação para impor a obrigação de reparar, devendo aquele que exerce ocupação, profissão, comércio ou indústria perigosa assumir os riscos dela decorrentes, pois mesmo sabendo da potencialidade ou possibilidade de danos a terceiros, ainda assim optou por dedicar a esse mister. (Tratado de responsabilidade Civil, Editora Revista dos Tribunais, 2004, p. 167).

Por definição, risco é a ameaça de lesão, envolvendo a possibilidade de que o evento danoso venha a acontecer.

Ocorre que, na hipótese dos autos, não se pode admitir que a atividade profissional de piloto de aeronave, executada em conformidade com as normas regentes e com equipamentos em boas condições, ofereça qualquer perigo à saúde ou à incolumidade física do empregado.

É preciso ter presente, na aferição do risco envolvido na atividade profissional desenvolvida, os baixos índices de acidentes aéreos no Brasil, em comparação com o volume de voos diariamente realizados, dado que, inclusive, sugere a via aérea como a mais segura forma de transporte.



PROCESSO N° TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

Sob outro ângulo, não se pode também cogitar de responsabilidade objetiva na espécie, com base no Código Brasileiro de Aeronáutica.

Afinal, **não se cuidando de empresa que explora o transporte aéreo de pessoas e cargas**, resta inaplicável a regra do § 2º, "a", do art. 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86).

Não há, pois, que se falar em responsabilidade objetiva da Demandada, prevalecendo a regra geral da responsabilidade subjetiva, inscrita no art. 7º, XXXVIII da CF, fundada essencialmente na teoria da culpa.

Portanto, não se cuidando de hipótese de responsabilização objetiva do empregador (art. 927, parágrafo único, do CCB), a reparação perseguida pressupõe o concurso dos seguintes requisitos: ação ou omissão do empregador, culpa ou dolo do agente, dano e relação de causalidade.

Na hipótese, restou incontroverso que o empregado, piloto comercial, no desenvolvimento da sua atividade laborativa, foi vítima de acidente aéreo, vindo a falecer.

Não há dúvidas, pois, de que configurado o acidente laboral, bem como o nexo de causalidade, uma vez que o ex-emprego acidentou-se no desenvolvimento de sua atividade laborativa.

Nada obstante, inexistem nos autos provas de que a Demandada tenha atuado com dolo ou culpa.

Ao revés, restou demonstrado que o empregado foi o único responsável pelo grave acidente aéreo que ocasionou o seu óbito.

Com efeito, o documento às fls. 224/226-verso (Ficha de Inspeção Anual de Manutenção) revela que a aeronave foi aprovada para navegação aérea até 27/07/2011.

É certo, portanto, que **no momento do acidente, ocorrido em 14/01/2011, a aeronave estava em perfeitas condições de uso.**

Observe que não há nos autos provas da suposta falta de revisões periódicas da aeronave, ônus probatório que competia aos Recorrentes, nos termos dos arts. 818 da CLT c/c 333, I, do CPC.

Seja como for, **a primeira testemunha indicada pelos Autores, Sr. -----, narrou em juízo que:**

(...) o "de cujus" era capacitado para pilotar a aeronave que estava no dia do acidente (...) o aviador que está na responsabilidade da aeronave lança no diário de bordo de cada vôo a rota, o horário, o tempo de vôo e eventual ocorrência de problemas mecânicos e solicitar de imediato a correção (...) 24) a aeronave não pode decolar com problemas mecânicos (...) 27)



PROCESSO N° TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

todo King Air possui instrumento para vô noturno e condições climáticas adversas 28) não há ingerência do proprietário da aeronave sobre a forma de pilotá-la, cabendo esta tão somente ao comandante 29) nenhuma aeronave pode realizar plano de vô se estiver com a inspeção anual realizada pela ANAC, IAM, nesta inspeção é verificada toda a parte mecânica da aeronave (...)." (fls. 335/336).

Ainda, a primeira testemunha arrolada pela Demandada, Sr. -----, depôs, em juízo, que:

(...); a aeronave que se acidentou encontrava-se com a sua manutenção (IAM) em dia; que o piloto contratado pela reclamada tinha ampla autonomia para decidir sobre as condições e forma de realização do voo; que a aeronave que se acidentou possuía todos os instrumentos de sua série (série 200); (...). (fls. 353/354).

Noto que, de fato, a aeronave encontrava-se em perfeitas condições para voar.

Aliás, restou claro que, caso a aeronave apresentasse problemas mecânicos, não poderia trafegar, competindo ao comandante acionar a imediata solução do infortúnio.

Ora, possuindo o ex-empregado ciência acerca da referida regra e tendo ele decolado com a aeronave, é certo que nenhum problema mecânico foi constatado antes do voo.

Ademais, ficou evidenciado que não há ingerência do proprietário da aeronave sobre a forma de pilotá-la, cabendo tão somente ao comandante a condução do voo.

Não há dúvidas, pois, de que era o ex-empregado falecido o responsável pela segurança do voo.

Aliás, a segunda testemunha indicada pela Ré, Sr. -----, declarou que:

(...) o proprietário da aeronave não pode obrigar o piloto a decolar com a aeronave em condições de tempo adversas; que esta é uma decisão tomada pelo próprio piloto a partir do momento em que fecha as portas da aeronave; que o próprio sistema não aceita o plano de voo de uma aeronave que não esteja com sua manutenção em dia, o que impede a sua decolagem; que é obrigatório o plano de voo para qualquer viagem em aeronave; que a aeronave conduzida pelo Sr. ----- se acidentou no procedimento de aterrissagem; que no dia o aeroporto estava em funcionamento por instrumentos; que nessas condições o piloto deve seguir a orientação da carta de voo para os procedimentos de pouso; que a carta determina que a aeronave esteja na altitude de 4.100 pés, no caso da pista 32 em uso no dia; que a aeronave conduzida pelo Sr. ----- passou pelo Morro Santo Antônio na



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

altitude de 3.050 pés, portanto, bem abaixo do nível mínimo previsto pela carta, que é de 4.100 pés; (...)." (fl. 498-verso).

Emerge das declarações acima transcritas que, de fato, o ex-empregado era o único responsável pela segurança do voo.

Aflora, também, que para a decolagem fazia-se necessário plano de voo, o qual somente era aceito caso a manutenção da aeronave estivesse regular, demonstrando, mais uma vez, a perfeita condição de uso.

Noto, mais, que o piloto não seguiu as instruções da carta de voo, trafegando em altitude bem abaixo daquela indicada e vindo a colidir com o Morro Santo Antônio.

Além disso, não verifico qualquer vício nas declarações prestadas pela aludida testemunha, como pretendem fazer crer os Recorrentes.

O fato de ter ela narrado o descumprimento da carta de voo não significa que tenham faltado com a verdade em juízo.

Ora, a testemunha também era piloto, conhecedor das instruções aéreas, por isso narrou com tanta veracidade as orientações da segurança de voo nos dias em que o aeroporto funcionava por instrumento, indicando, inclusive, a altitude de 4.100 pés para o caso de pouso na pista 32.

Assim, ocorrida a colisão com o Morro Santo Antônio, na altitude de 3.050 pés, não há dúvidas acerca do desrespeito ao plano de voo.

Na hipótese, somente seria possível afastar a eficácia do depoimento da testemunha se verificada conduta incompatível com a busca da verdade real, restando demonstrado o ânimo doloso da depoente em prejudicar os Autores.

Não comprovado tal aspecto, o depoimento acima transcrito merece ampla consideração.

Muito embora a segunda testemunha trazida pelos Autores, Sr. -----, tenha comprovado ser o ex-empregado piloto experiente, ao narrar que, "na avaliação do depoente, o *de cujus* tinha capacitação para pilotar a aeronave que caiu, pois depoente e *de cujus*, inclusive fizeram simulação nos Estados Unidos (...); que o *de cujus* era mais experiente que o depoente" (fl. 577), fato é que restou perfeitamente comprovada a sua culpa exclusiva pelo acidente aéreo.

E nem se alegue que insuficientes as provas dos autos, **uma vez que não juntado aos autos o laudo oficial sobre o acidente**, porquanto restaram perfeitamente demonstrados ser o comandante o responsável pela segurança do voo, que a aeronave encontrava-se em perfeitas condições de uso, bem como que o piloto não observou as instruções da carta de voo.



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

Desse modo, muito embora sensível à dor dos Autores pela perda precoce do ente querido, fato é que a Reclamada não concorreu para a ocorrência do evento danoso.

Assim, a análise do contexto fático-probatório dos autos impõe o reconhecimento da culpa exclusiva da vítima pela ocorrência do evento danoso, o que inviabiliza o pagamento da reparação indenizatória pretendida.

Incólume a r. Sentença, na qual indeferidas as indenizações por danos morais e materiais decorrentes do acidente laboral.

Nego, pois, provimento ao recurso.” (destacamos)

Os Autores, em suas razões recursais, requerem, em síntese, a aplicação da responsabilidade objetiva à Reclamada. Apontam violação aos arts. 5º e 7º, XXVIII, da CF, 186, 927, 932, III, 935, 948, 950 e 951 do CCB/2002, 8º, parágrafo único, da CLT, 19, 21 e 44 da Lei 8.213/91 e 932, III, do CCB, bem como às Convenções de Varsóvia e de Montreal e ao Código Brasileiro de Aeronáutica. Indicam contrariedade à Súmula 341 do STF. Transcrevem arestos para o cotejo de teses Com razão.

Inicialmente, pontue-se que, no Direito Aeronáutico, a Convenção de Varsóvia, firmada em 1929, promulgada, no Brasil, pelo Decreto 20.704/1931, estabeleceu o denominado “sistema varsoviano”, que, entre outras disposições, previu a responsabilidade objetiva nas relações inerentes à aviação.

O referido Decreto 20.704/1931 inspirou o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 19/12/1986), efetivando, em nosso ordenamento jurídico, de forma inovadora, a possibilidade de responsabilização civil objetiva do transportador aéreo, conforme o disposto nos arts. 256 e 257 do CBA/86, que assim dispõem:

“Da Responsabilidade por Dano a Passageiro

Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque;

II - de atraso do transporte aéreo contratado.

§ 1º O transportador não será responsável:

a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva;



PROCESSO N° TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada.

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;

b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional – OTN.” (destacamos)

Vê-se que o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu art. 257, prevê a responsabilidade objetiva do transportador, inclusive em relação aos tripulantes da aeronave, limitada, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN.

A parte final do referido dispositivo de lei não foi recepcionada pela Constituição de 1988, que consagrou o princípio da proporcionalidade na aferição do que deve ser reparado, em seu art. 5º, V, ao dispor que é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem. Por outro lado, o Código Civil de 2002, em seu art. 944, fixou que a indenização se mede pela extensão do dano. É possível inferir, em face de interpretação sistêmica entre os três últimos dispositivos citados, que a Carta Magna e o Código Civil de 2002 revogaram a limitação do valor da indenização, mas não a responsabilidade objetiva prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA. Em verdade, reforçou-se a tese da responsabilidade objetiva disposta no CBA/86, sendo perfeitamente compatíveis as disciplinas neles contidas, retirando-se, contudo, a mencionada limitação do valor da indenização.

O caso dos autos trata de acidente de trabalho verificado após a vigência do Código Civil de 2002, marco geral em que foi inserida expressamente a hipótese de responsabilidade objetiva, conforme explicitado.



PROCESSO N° TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

O Tribunal Regional manteve a sentença, que julgou improcedentes os pedidos dos Reclamantes (filho menor e ex-companheira do trabalhador), por considerar ser inaplicável a responsabilidade objetiva, nos moldes do CBA, à Reclamada, por ela não explorar o transporte aéreo de pessoas e cargas. Entendeu que a hipótese se resolve pela responsabilidade subjetiva, que não restou configurada, ante a verificação do fato da vítima.

No acórdão recorrido, o TRT registrou as seguintes premissas:

- a) o obreiro laborava como piloto comercial de avião de propriedade da Reclamada, que atua no ramo de construção civil;
- b) o obreiro foi vítima de acidente aéreo fatal a serviço da Reclamada.

Diante desses dados fáticos incontroversos, não há dúvida sobre a presença dos elementos dano (acidente de trabalho com morte) e nexos causal.

Saliente-se que aos trabalhadores que laboram na atividade de transporte aéreo, a bordo de aeronaves, são aplicáveis os arts. 256, § 2º, “a”, e 257 do CBA/86, sem restrição, sob pena inclusive de afronta à dignidade da pessoa humana e à valorização mínima deferível ao trabalho (art. 1º, III e 170, caput, da CF/88).

Quanto à alegação da Reclamada de ter o obreiro sido o responsável único pela ocorrência do acidente, esclareça-se que a caracterização da culpa exclusiva da vítima é fator de eliminação do elemento do nexos causal para efeito de reparação civil no âmbito laboral. Ou seja, quando o infortúnio ocorre por causa singular decorrente da conduta do trabalhador, sem qualquer ligação com o descumprimento das normas legais, contratuais, convencionais, regulamentares, técnicas ou do dever geral de cautela por parte do empregador, ou também sem qualquer ligação com os fatores inerentes à atividade.

No caso concreto, apesar de a Corte de origem ter consignado que “o piloto não seguiu as instruções da carta de voo, trafegando em altitude bem abaixo daquela indicada, e vindo a colidir com um morro”, não há evidências fáticas suficientes para corroborar a conclusão de que a vítima tenha atuado de forma exclusiva para provocar o acidente, sem influência do risco intrínseco à navegação aérea.

Aliás, a prova transcrita no acórdão regional não é indicativa de um comportamento transgressor das regras da empresa e do tráfego aéreo por parte do obreiro. O único dado explicado pela testemunha se refere à



PROCESSO N° TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802
circunstância de a aeronave, no momento do acidente, estar numa altitude abaixo do nível mínimo previsto pela carta de voo, assertiva que, no entanto, não parece conclusiva quanto à adoção, pelo piloto, de uma conduta deliberada de inobservância das normas procedimentais obrigatórias durante a operação de aeronaves.

Observe-se que não foi trazido aos autos o laudo oficial sobre o acidente, ônus que competia à Reclamada.

Portanto, embora a Reclamada possa não ter contribuído diretamente para o infortúnio, não há, por outro lado, elementos que permitam inferir pela responsabilidade exclusiva do trabalhador na ocorrência do acidente.

Naturalmente que a eventual concorrência do obreiro no advento do infortúnio – afinal, consideram-se insuficientes os dados narrados pela única testemunha trazida pela empresa no que se refere à causa do acidente – pode conduzir à atenuação do valor indenizatório, mas não à sua eliminação. Isso porque, no caso concreto, entende-se que incide a responsabilidade objetiva. Sendo assim, uma vez constatados o dano e o nexo causal, bem como a responsabilização objetiva da empresa, nos moldes do arts. 256, § 2º, “a”, e 257 do CBA/86, há o dever de indenizar pelo acidente sofrido.

A esse respeito, confira-se o seguinte julgado desta Corte:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA. ACIDENTE DE TRABALHO. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. MORTE DE PILOTO EM ACIDENTE AÉREO. RESPONSABILIDADE SUBJETIVA (DEMONSTRAÇÃO DE CULPA DA RECLAMADA - RELATÓRIO DO CENIPA). COMBINAÇÃO COM A RESPONSABILIDADE OBJETIVA (CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA, INSPIRADO NO DECRETO 20.704/1931, QUE PROMULGOU A CONVENÇÃO DE VARSÓVIA, DE 1929). REGRAMENTO ESPECÍFICO. POSSIBILIDADE DE RESPONSABILIZAÇÃO OBJETIVA EM FACE DE ACIDENTE OCORRIDO ANTES DA VIGÊNCIA DO CÓDIGO CIVIL DE 2002. PRESCRIÇÃO. DENÚNCIAÇÃO DA LIDE. DECISÃO DENEGATÓRIA. MANUTENÇÃO. No Direito Aeronáutico, a Convenção de Varsóvia, firmada em 1929, promulgada, no Brasil, pelo Decreto 20.704/1931, estabeleceu o denominado -sistema varsoviano-, que, dentre outras disposições, previu a responsabilidade objetiva nas relações inerentes à aviação. O referido Decreto 20.704/1931 inspirou o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 19/12/1986), efetivando, em nosso ordenamento jurídico, de



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

forma inovadora, a possibilidade de responsabilização civil objetiva do transportador aéreo, conforme o disposto nos arts. 256 e 257 do CBA/86. Vê-se que o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu art. 257, prevê a responsabilidade objetiva do transportador, inclusive em relação aos tripulantes da aeronave, limitada, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN. A parte final do referido dispositivo de lei não foi recepcionada pela Constituição de 1988, que consagrou o princípio da proporcionalidade na aferição do que deve ser reparado, em seu art. 5º, V, ao dispor que é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem. Por outro lado, o Código Civil de 2002, em seu art. 944, fixou que a indenização mede-se pela extensão do dano. É possível inferir, em face de interpretação sistêmica entre os três últimos dispositivos citados, que a Carta Magna e o Código Civil de 2002 revogaram a limitação do valor da indenização, mas não a responsabilidade objetiva prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica. Em verdade, reforçou-se a tese da responsabilidade objetiva disposta no CBA/86, sendo perfeitamente compatíveis as disciplinas neles contidas, retirando-se, contudo, a mencionada limitação do valor da indenização. Não obstante o Tribunal a quo ter utilizado a responsabilização objetiva prevista no CCB/02 para fundamentar a condenação em indenização por danos morais - o que caracterizaria afronta ao art. 5º, XXXVI, da CF, por fazer retroagir regra jurídica aplicada a fato pretérito

(morte de piloto em acidente aéreo ocorrido em 11/01/2001)- é possível extrair, em face das premissas fáticas assentadas no item 18 do acórdão recorrido, que também houve aplicação da responsabilidade subjetiva, na medida em que, conforme o afirmado no relatório do CENIPA, foi reconhecida a conduta culposa da Reclamada, consistente na utilização indiscriminada dos flaps pelos pilotos, tolerada pela Empresa sem que qualquer medida efetiva de coibição tivesse sido adotada, bem como na ausência de fiscalização rigorosa das escalas de voo. Não há, portanto, como assegurar o processamento do recurso de revista quando o agravo de instrumento interposto não desconstitui os fundamentos da decisão denegatória, que subsiste por seus próprios fundamentos. Agravo de instrumento desprovido. Processo: AIRR - 70240-10.2006.5.01.0015 Data de Julgamento: 11/05/2011, Relator Ministro: Mauricio Godinho Delgado, 6ª Turma, Data de Publicação: DEJT 20/05/2011.



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

Pelo exposto, CONHEÇO do recurso de revista por violação do art. 927, parágrafo único, do CCB/2002.

Nas razões de recurso, a Recorrente aduz que "Restou comprovado nos presentes autos que o Embargante não é empresa de transporte aéreo, assim, nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/86, porquanto, legislação específica aplicada à espécie, não há que se falar em responsabilidade objetiva do Embargante, por ser este apenas proprietário da aeronave, utilizando-a privativamente, sem remuneração, nos termos do art. 123 e art. 177 do supracitado diploma legal".

Alega que o acórdão recorrido considerou a Reclamada como empresa de transporte aéreo e que não há falar em aplicação da responsabilidade objetiva ante a ausência de enquadramento legal e que ficou demonstrado o pagamento dos seguros aeronáuticos, de forma a eximir a Empresa de responsabilidade. Transcreve aresto.

À análise.

No presente caso, a Eg. 3ª Turma conheceu do recurso de revista interposto pelos Reclamantes, por violação do art. 927, parágrafo único, do Código Civil e deu-lhe provimento, para, "reconhecendo a existência do dano (acidente fatal), do nexo de causalidade com o trabalho e da responsabilidade objetiva da reclamada, determinar o retorno dos autos ao Juízo da Vara do Trabalho de origem para análise dos pedidos correlatos, como entender de direito".

O Colegiado consignou que se aplica, ao caso em tela, o disposto nos artigos 256, §2º, "a" e 257 do Código Brasileiro de Aeronáutica/86, visto que o dispositivo legal alcança todos os trabalhadores que atuam na atividade de transporte aéreo, sem qualquer restrição, de maneira a incidir a responsabilidade objetiva. Nesse esteio, destacou que:

§ 2º A responsabilidade do transportador estende-se:

- a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave
acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho;
- b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

Art. 257. A responsabilidade do transportador, em relação a cada passageiro e tripulante, limita-se, no caso de morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, e, no caso de atraso do transporte, a 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional – OTN.”

Ressaltou, com amparo no quadro fático delineado no acórdão Regional, a inexistência de evidências de que a vítima tenha atuado de forma exclusiva para provocar o acidente. Asseverou, inclusive, que não se vislumbra qualquer conduta no sentido de que o Piloto tenha descumprido as normas relativas à operação de aeronaves, o que afasta a responsabilidade exclusiva do Empregado no acidente fatal.

Concluiu, assim, que se afiguram presentes o dano, o
nexo causal e a responsabilidade objetiva da Empresa, de forma que prevalece o dever de indenizar o Reclamante pelo acidente que o vitimou.

Nesse cenário, o aresto trazido a cotejo não se revela
específicos para configurar o confronto jurisprudencial, nos termos da Súmula 296, I, do TST.

Note-se que o paradigma apontado considera não aplicável a responsabilidade objetiva prevista no art. 256, §2º, do CBA, à empresa que atua no transporte aéreo privado e, desde que haja recebimento de seguro, assegurado pela Reclamada, para eventual indenização de riscos futuros aos tripulantes, nos termos do art. 281, caput, II e parágrafo único. No caso apontado, a Reclamada foi condenada ao pagamento de indenização por danos morais e materiais pelo acidente aéreo que vitimou o empregado porquanto houve somente pagamento do seguro de vida assegurado pela própria vítima.

Na situação presente, conforme já relatado, a situação fática é diversa e a discussão acerca do pagamento de seguro para garantia de riscos sequer foi ventilada na fundamentação adotada pelo Colegiado.

Com efeito, a divergência jurisprudencial, hábil a



PROCESSO Nº TST-E-RR-1532-10.2012.5.10.0802

impulsionar o recurso de embargos, nos termos do artigo 894, II, da CLT, exige que os arestos postos a cotejo reúnam as mesmas premissas de fato e de direito ostentadas no caso concreto. Assim, a existência de circunstância diversa tornam inespecíficos os julgados, na recomendação das Súmulas 296, I, e 23, ambas do TST.

Dessa forma, o apelo não demonstrou a incorreção da decisão nos termos do artigo 894, II e § 2º, da CLT.

Ante o exposto, não **conheço** dos embargos.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros da Subseção I Especializada em Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade, não conhecer dos embargos.

Brasília, 11 de março de 2021.

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

ALEXANDRE LUIZ RAMOS
Ministro Relator