



CATÓLICA PORTO
ESCOLA DE DIREITO

Responsabilidade Civil Extracontratual emergente de Acidente de Viação

Questões específicas das normas dos acidentes de
viação

Ana Lisa Marialva Magalhães

Dissertação de Mestrado em Direito

Privado sob a orientação do Prof. Dr.

Brandão Proença

Porto, 2014

Responsabilidade Civil
Extracontratual emergente de
Acidente de Viação

Questões específicas das normas dos acidentes
de viação

Ana Lisa Marialva Magalhães

Dissertação de Mestrado em Direito
Privado sob a orientação do Prof. Dr.
Brandão Proença

Porto, 2014

Índice

1. Introdução.....	5
2. Noção de acidente de viação.....	10
3. Acidente dolosamente provocado.....	17
4. Da presunção de culpa do condutor por conta de outrem.....	26
5. Questão da concorrência entre o risco e a culpa.....	35
6. Transporte a título gratuito e por virtude de contrato.....	45
7. Conclusão.....	52
8. Bibliografia.....	54

Siglas Utilizadas

ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

CE – Código da Estrada

STJ – Supremo Tribunal de Justiça

TC – Tribunal Constitucional

TJUE – Tribunal de Justiça da União Europeia

TRP – Tribunal da Relação do Porto

1. Introdução

Este estudo versa sobre certas questões específicas suscitadas pelas nossas normas de responsabilidade civil extracontratual atinente aos acidentes de viação, designadamente, na perspetiva da existência de um seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, previsto e regulado no Decreto-Lei nº291/2007 de 21 de Agosto.

Vocacionando-se a nossa responsabilidade civil para uma função, em certa medida, preventivo-repressiva, mas sobretudo reparadora, existem várias matérias em relação às quais, por força do elevado risco que introduzem na sociedade, se impõe a necessidade de uma socialização da responsabilidade que delas poderá decorrer. É exemplo disso a matéria em análise, em virtude da qual, enquanto atividade imprescindível à vida social, a generalidade das pessoas acaba por ser forçada a lidar de perto com a crescente circulação de veículos e a expor-se aos riscos e perigos a ela associados, exigindo-se uma especial atenção aos prejuízos que uma tal atividade poderá acarretar.

Deste modo, para que um veículo possa circular a responsabilidade civil emergente da circulação desse veículo terá de ser, forçosamente, transferida para uma seguradora, que irá satisfazer o direito de ressarcimento dos lesados com base nos prémios pagos pelo tomador do seguro. Este contrato de seguro é, portanto, um contrato aleatório e bilateral, recaindo sobre o tomador do seguro a obrigação de pagamento do prémio, obrigação esta que é *certa*, e sobre a seguradora a obrigação de cobertura dos danos causados a terceiros, enquanto obrigação *futura e incerta*. O seu carácter obrigatório determina uma interligação com as normas do Código Civil

relativas à responsabilidade emergente de acidente de viação, na medida em que a respetiva efetivação resulta da relação processual entre a seguradora do lesante e os lesados, pois através deste contrato as seguradoras passam a garantir uma obrigação em relação à qual, de acordo com as normas do Código Civil, é responsável o tomador do seguro, fenómeno ao qual se dá o nome de “socialização do risco” pois quem vai cobrir os danos provocados é a seguradora, e não o causador desses danos.

A socialização desta responsabilidade visa, através da obrigatoriedade de seguro – obrigatoriedade que, note-se, corresponde ao seguro mínimo que abrange os danos quanto a terceiros, não obstante a possibilidade de contratar uma cobertura mais alargada –, garantir que o lesado num acidente de viação irá, efetivamente, alcançar a indemnização a que tem direito se, e quando, de acordo com as normas do nosso Código Civil, se concluir pela existência de uma obrigação de indemnizar do segurado e que, conseqüentemente, acarreta a responsabilidade da seguradora na exata medida em que aquele seria responsável, mas até ao limite do valor convencionado. O seguro obrigatório exerce uma função de garantia que viabiliza a proteção dos lesados em termos práticos e daí que se exija um cuidado especial no tratamento desta matéria no sentido de harmonizar as normas do nosso Código Civil com a existência de um seguro obrigatório, por forma a que uma potencial desarmonia não implique a quebra desta proteção.

É neste seguimento que nos é permitido constatar uma evolução das Diretivas Comunitárias no sentido de avizinhar as legislações no quadro jurídico do regime de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Pensamos nas seguintes Diretivas:

- a Diretiva do Conselho nº 72/166/CEE de 24 de Abril de 1972 preocupou-se com a instituição de um seguro obrigatório de responsabilidade pela circulação de veículos terrestres, admitindo a existência de certas derrogações pelas respetivas legislações;
- a Diretiva do Conselho nº84/5/CEE de 30 de Dezembro de 1983 teve como foco a imposição de uma extensão mínima do seguro obrigatório por forma a garantir a todos os lesados uma indemnização suficiente, independentemente do Estado-membro onde o sinistro ocorra;
- a Diretiva do Conselho nº90/232/CEE de 14 de Maio de 1990 concentrou-se na cobertura do seguro, passando a incluir os passageiros dos veículos enquanto vítimas potenciais particularmente vulneráveis;
- a Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho nº2000/26/CE de 16 de Maio de 2000 teve em vista a permissão de uma rápida regularização do sinistro pelo lesado;
- a Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho nº2005/14/CE de 11 de Maio de 2005 veio alargar a cobertura do seguro obrigatório automóvel mesmo perante aqueles passageiros que sabiam, ou deviam saber, que o condutor estava sob a influência de álcool ou outros tóxicos na altura que se deu o sinistro, assim como em relação aos chamados “participantes mais fracos”, como são os utilizadores não motorizados (caso dos peões e ciclistas).

- a Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho nº2009/103/CE de 16 de Setembro de 2009 procedeu à consolidação das diretivas anteriores, que deixaram de estar em vigor.

Dando-se cumprimento aos princípios comunitários respeitantes a esta matéria, surgiu, entre nós, o Decreto-Lei nº522/85 de 31 de Dezembro relativo ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, diploma que foi integralmente revogado pelo Decreto-Lei nº291/2007 de 21 de Agosto por força da transposição parcial para a ordem jurídica interna da Diretiva nº2005/14/CE.

Tendo em conta toda a evolução descortinada dúvidas não existem para a comprovação de que o seguro automóvel centrar-se-á, contrariamente à lógica do nosso Código Civil, não tanto numa perspetiva de responsabilização do lesante, mas já no ângulo do ressarcimento do lesado, consequência da carência de uma proteção social que será alcançada através do endosso dessa responsabilidade à seguradora.

Por sua vez, a nossa responsabilidade civil extracontratual emergente de acidente de viação assenta, em primeira linha, num regime de responsabilidade civil por factos ilícitos, baseada na culpa do lesante e prevista nos arts.483ºss. do Código Civil e, em segunda linha, num regime de responsabilidade objetiva ou pelo risco, baseado no risco/perigo da circulação de veículos e previsto nos arts.503ºss. do Código Civil, o qual, prescindindo da culpa e da ilicitude, tem essencialmente por base o nexos causal pois a utilização de veículos, embora indispensável à vida do homem, acarreta um perigo iminente, pelo que os danos que dessa circulação resultarem terão de ser assumidos por aquele que dessa circulação usufrui.

Tendo em conta que o direito comunitário integra o ideário comum da nossa responsabilidade civil, estamos sujeitos a uma interpretação conforme aquelas

diretivas, pelo que não obstante a liberdade de consagração do regime de responsabilidade civil emergente de acidente de viação que se nos afigure o mais apropriado, nunca se poderá perder de vista o fim que está na base da criação deste seguro obrigatório, sendo-nos vedado conter o seu efeito útil. Deste modo, existe a preocupação de garantir uma uniformidade nos *standards* de tutela dos potenciais lesados em acidentes de viação, daí resultando, quanto a determinadas normas da nossa responsabilidade por acidente de viação, certos problemas específicos, nomeadamente ao nível da sua conformidade com a lógica e sistema do seguro obrigatório, e sobre os quais nos iremos debruçar.

Assim, este estudo divide-se em cinco partes, a saber: o capítulo 2, reservado à definição e caracterização de um acidente de viação; o capítulo 3, respeitante à questão de saber até que ponto se poderá qualificar um acidente de viação dolosamente provocado como um verdadeiro acidente de viação; o capítulo 4, relativo à justificação, ou falta dela, para um tratamento diferenciado do condutor-comissário pela previsão de uma presunção de culpa; o capítulo 5, no qual iremos analisar a possível concorrência entre o risco do lesante e a culpa do lesado ao nível da responsabilização por danos emergentes de acidente de viação; e, por último, o capítulo 6 destinado à indagação da *ratio* da previsão de uma diferente amplitude quanto aos danos indemnizáveis dos transportados no âmbito de uma responsabilidade pelo risco.

2. Noção de acidente de viação

Ainda antes de avançar com a análise de algumas questões específicas que as normas dos acidentes de viação suscitam, existe um quesito preliminar cujo estudo se impõe: o de saber em que consiste um acidente de viação.

Para tanto, será necessário indagar as características fundamentais que estão na base da verificação de um *acidente* em sentido genérico, na medida em que para que uma certa conjuntura corresponda a um acidente de viação terá de se traduzir, antes de mais, num verdadeiro *acidente*, pelo que só será possível proceder a uma classificação de acidente como “de viação” após a determinação das características inerentes a todos os tipos de acidentes específicos.

Para LAETITIA NOËL¹ a qualificação de uma situação como um verdadeiro acidente em sentido genérico passará, em primeiro lugar, por uma delimitação negativa e, em segundo, por uma positiva, na medida em que, para esta autora, os critérios positivos do conceito de *acidente*, por si só, demonstram-se insuficientes para a respetiva delimitação, devendo ser complementados por uma abordagem negativa que, vista de forma isolada, também não vale por si só, pois não se poderá definir uma noção pelo que ela não é.

A abordagem negativa visa permitir o afastamento de certas conjunturas, pelo que neste sentido encontra-se excluído do conceito de acidente todo o acontecimento que seja natural, isto é, que se desenvolva ou produza naturalmente, assim como aquele que advenha de um ato intencional. O facto natural deverá ser

¹ Cfr. NOËL, Laetitia – La notion d'accident, in Revue Générale du Droit des Assurances, Tome 75 (2004), p. 309-333.

entendido num duplo sentido, abrangendo tanto as investidas da força da natureza (vento, água, fogo), como tudo aquilo que é inerente à natureza humana, o que implica a verificação de fatores externos, estranhos à própria constituição orgânica do lesado. Por sua vez, o facto intencional deverá entender-se enquanto ato motivado pelo desejo de prejudicar o lesado, o que significa que matar ou agredir alguém intencionalmente nunca poderá ser qualificado como um ato acidental, mas sim como um crime ou um delito, tendo em conta que “la faute délictuelle suppose la volonté appliquée à l'acte et à ses conséquences. L'antinomie entre l'accident et l'intention est incontestable”². Contudo, “l'acte simplement volontaire doit donc être distingué de l'acte intentionnel”³, pelo que não se poderá confundir a existência de intenção na obtenção de um determinado resultado com o carácter voluntarioso do ato praticado. Aliás, um acidente pode até ter por base uma conduta culposa, mas já não uma conduta dolosa (intencional) na medida em que a procura voluntária de um *dano* exclui, necessariamente, a própria noção de acidente. O delito pressupõe uma vontade de agir em conjunto com uma intenção prejudicial, o que significa que o critério diferenciador estará na intenção de causar dano, quer o mesmo resulte de uma ação ou de omissão.

A abordagem positiva da noção de *acidente* procura a conformação de um conjunto de critérios que permitam a caracterização de um acidente, os quais se deverão aplicar tanto aos acidentes genéricos, como a qualquer domínio específico de *acidente*. Neste sentido, tem sido entendimento unânime que o acidente terá de

² *Ibidem*, p. 315.

³ *Ibidem*, p. 315.

se reconduzir a um acontecimento *súbito*⁴, enquanto evento que acontece, e se produz, rapidamente, por contraposição a ocorrências progressivas. Note-se que é o facto gerador do dano, e não o dano, que terá de ser súbito e, ainda, que o carácter súbito de uma determinada situação não deverá ser confundido com um critério de imprevisibilidade, porquanto serão várias as ações que, não obstante serem lentas ou progressivas, demonstram-se tão imprevisíveis e invencíveis como as ações rápidas.

O critério da *imprevisibilidade* do acontecimento evidencia-se, portanto, com um carácter supérfluo na medida em que, consistindo a imprevisibilidade naquilo que não é possível prever⁵, será de concluir que esta característica terá de ser excluída do conceito de *acidente*, porquanto, em última análise, nada será imprevisível em absoluto pois tudo acaba por ser hipoteticamente possível. Contudo, podemos contrapor a imprevisibilidade com aquilo que é imprevisto porque, não obstante serem dois conceitos que derivam do verbo “prever”, não têm a mesma significação, caso em que o *imprevisto* já valerá como aquilo que não foi pedido ou desejado, ou seja, como um antónimo daquilo que é intencional. Assim, a característica da *imprevisibilidade* não se demonstra uma condição própria do conceito de acidente pois estamos no domínio do hipotético. Daí que os contratos de seguro que têm por objeto a cobertura de certos riscos inerentes a um eventual acidente correspondam a nada mais que a cobertura de riscos de natureza hipotética, não existindo uma componente tão aleatória no conceito de acidente

⁴ Neste sentido está NOËL, Laetitia, *ibidem*, p. 319: “le critère de la soudaineté est prédominant et permet d'évacuer la temporalité: le fait générateur doit être brusque, non pas au sens de brutal mais d'instantané”.

⁵ Neste sentido está NOËL, Laetitia, *ibidem*, p. 319: “l'imprévisibilité traduit la combinaison des verbes pouvoir et prévoir; est imprévisible «ce qui ne peut être prévu»”.

como aquela que a admissão de um critério de *imprevisibilidade* iria exigir. Admitir um critério de imprevisibilidade significaria a admissão da exclusão de todos aqueles danos que fossem previsíveis, que não é o que se pretende.

Um *acidente* envolverá, naturalmente, a verificação de danos, sendo que ao nível da imputação do facto accidental poderemos ter como fatores externos ou um facto do homem, que é o que está na origem da maior parte dos acidentes, ou um facto da natureza, na medida em que são várias as situações em que o dano ocorre por mera culpa do acaso. O interesse de imputar um dano ao comportamento de um terceiro releva para efeitos indemnizatórios, no sentido de determinar o devedor responsável. Isto não é incompatível com a qualificação de acidente naqueles casos em que os danos não são passíveis de ser imputados a comportamentos humanos (caso do acidente imputável aos riscos próprios da circulação de veículos, e já não à própria conduta do lesante).

Deste modo, um acidente não é somente um facto gerador de *danos*, ele é composto por um acontecimento original e *súbito* decorrente de *fatores externos* à vítima, que rejeita a procura intencional do dano através de um critério positivo de imprevisto ou de um critério negativo assente no *afastamento do elemento intencional*. É a combinação de todos estes critérios que nos permite definir o conceito de acidente.

Cientes do que é um acidente, resta-nos saber o que faz com que um determinado acidente se consubstancie num acidente de viação. A operação de especificação dos vários tipos de acidentes resulta de um processo de determinação daqueles acidentes que, por força da lei ou da doutrina, estão dotados de um regime particular.

Nesse sentido, a individualização dos acidentes de viação resulta, entre nós, da instituição, a par de um regime geral de responsabilidade civil assente na culpa, de um regime próprio, baseado no risco, previsto nos arts.503º e seguintes do Código Civil⁶ e do Decreto-Lei nº291/2007 de 21 de Agosto relativo ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. O art.503º, de epígrafe “acidentes causados por veículos”, dispõe no seu nº1 que: “aquele que tiver a *direcção efectiva* de qualquer *veículo de circulação terrestre* e o *utilizar no seu próprio interesse*, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos *danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação*.”

Daqui resulta um regime específico respeitante aos *veículos de circulação terrestre*, quer no que respeita à pessoa do responsável, como aos danos e riscos abrangidos por esta responsabilidade. Deste artigo resulta a regulamentação especial daqueles acidentes que tenham por base a circulação de veículos terrestres *com ou sem motor*, embora o Decreto-Lei nº291/2007 imponha a obrigação de seguro somente aos veículos terrestres com motor, sendo que a condição essencial será a aptidão para circular no solo, excluindo-se os engenhos que circulam no mar ou no ar, assim como qualquer outra máquina incapaz de circular.

Diz-nos o CE⁷ o que se entende por veículos de circulação terrestre, pelo que será identificável para este fim, desde logo, o automóvel, enquanto veículo com motor de propulsão, dotado de quatro rodas, e que transita na via pública sem sujeição a carris e em relação ao qual se poderá reconhecer vários tipos e classes.⁸

⁶ Diploma a que se referem todos os preceitos sem indicação de proveniência.

⁷ Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na versão dada pela Lei n.º 72/2013, de 3 de Setembro.

⁸ Vide art.105º e 106º do CE.

Também existem os motocicletos, os ciclomotores, os triciclos e os quadriciclos⁹, assim como os veículos agrícolas e os veículos que circulam sobre carris.¹⁰

Finalmente temos os velocípedes, enquanto veículos com duas ou mais rodas acionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos, que podem estar equipados com um motor auxiliar, caso em que não deixa de ser equiparado a um velocípede, o mesmo se dizendo em relação às trotinetas com motor.¹¹

Muito embora a expressão “veículos de circulação terrestre” nos remeta para os veículos acima enunciados, para efeitos de seguro obrigatório o Decreto-Lei nº291/2007 vem excluir essa obrigatoriedade aos responsáveis pela circulação dos veículos de caminhos-de-ferro, nos termos do seu art.4º e, principalmente, vem impor uma obrigação de seguro somente aos veículos terrestres a *motor*. Contudo, esta última delimitação implica que nem todos os participantes do tráfego rodoviário gozem das mesmas regras, pelo que teremos veículos que, pelo risco que a respetiva circulação acarreta, se encontram sujeitos à obrigação de seguro, e veículos, como o são os velocípedes, em relação aos quais já não haverá uma tal imposição, porque carecidos de motor.¹² A ser assim, está-se a permitir que o lesado com direito a indemnização com base numa responsabilidade pelo risco de circulação de um velocípede usufrua de uma proteção mais fraca do que aquela que

⁹ Vide art.107º do CE.

¹⁰ Vide art.108º e 109º do CE.

¹¹ Vide art.112º do CE.

¹² Não obstante a possibilidade de contratação de um seguro *facultativo*.

vigora para os lesados em virtude da circulação de outro qualquer veículo de circulação terrestre. Resta averiguar o porquê desta distinção.

Sendo um veículo sem motor, poder-se-á considerar que o risco da sua circulação é menor do que aquele que existe num veículo a motor, mas então porque onerar o condutor de um velocípede com um regime tão penoso como é o assente no risco? E, optando por uma responsabilidade objetiva, porquê excluir estas situações do âmbito de proteção do seguro obrigatório? Penso que ainda não se atingiu o equilíbrio no que respeita a esta questão pelo que uma solução contrabalançada pode passar por uma de três medidas: ou excluir-se do âmbito do art.503º os casos em que o lesante seja condutor de um velocípede, passando a incluir, somente, os veículos terrestres a motor em conformidade com o diploma do seguro obrigatório; ou a obrigação de seguro ser alargada aos veículos sem motor¹³; ou admitir-se o recurso ao Fundo de Garantia pelos lesados resultantes da circulação destes veículos.

¹³ Esta é uma questão que já em 1992 foi lançada através da Pergunta Escrita nº2282/92 do deputado Ian White à Comissão das Comunidades Europeias, que consistia em saber da existência de Estados-membros que consagrassem a obrigatoriedade de seguro para o caso dos ciclistas e se esta foi uma questão já apreciada pela Comissão. A resposta a esta questão foi dada pelo vice-presidente Sir Leon Brittan em nome da Comissão, e publicada no Jornal Oficial, série C 32 de 04/02/1993, segundo o qual: “nenhum Estado-membro comunicou à Comissão quaisquer disposições nacionais relativas ao seguro obrigatório para ciclistas. A Comissão não tenciona, nem nunca tencionou, apresentar propostas no sentido de tornar este seguro obrigatório para ciclistas”. Em 1994 o deputado Carlos Robles Piquer voltou a levantar esta questão à Comissão na Pergunta Escrita nº2293/94, cuja resposta foi dada por Raniero Vanni d’Archirafi em nome da Comissão, e publicada no Jornal Oficial, série C 81 de 03/04/1995, segundo o qual: “A Comissão considera que cabe aos Estados-membros decidir esta questão, não prevendo actualmente qualquer projecto de legislação neste domínio”.

3. Acidente dolosamente provocado

Cientes da noção de “acidente de viação”, será de indagar se nela caberão, para efeitos de responsabilização da seguradora, os casos em que o acidente de viação tem por base uma conduta dolosa do condutor.

A celebração de um contrato de seguro automóvel implica para a seguradora a assunção de certos riscos na medida em que a responsabilidade civil emergente da circulação de um determinado veículo será transferida para a seguradora, que passará a ser a principal responsável pelos danos derivados dos acidentes de trânsito relativos ao veículo segurado. Nas palavras de FILIPE ALBUQUERQUE MATOS¹⁴ “entre estes contraentes – segurado e seguradora – estabelece-se um acordo nos termos do qual esta se obriga, por conta ou à custa do primeiro, a garantir a cobertura dos danos, decorrentes de responsabilidade civil extracontratual por acidentes de viação, causados a terceiros pelo segurado”. Assim sendo, a seguradora responderá na estrita medida da responsabilidade *civil* do segurado fundada em acidentes de viação, cobrindo a reparação dos danos corporais ou materiais causados a terceiros *resultantes da circulação de veículos terrestres a motor*¹⁵. Isto significa que o seguro automóvel apenas deverá cobrir os riscos próprios da circulação de veículos, o que nos remete para a rejeição da cobertura de quaisquer outros danos que, ainda que provocados pelo veículo enquanto objeto, não abrangem o conjunto de situações passíveis de imputar aos riscos inerentes à sua circulação. Como qualquer outro contrato de seguro, o seguro automóvel implica a

¹⁴ MATOS, Filipe Albuquerque – O contrato de seguro obrigatório da responsabilidade civil automóvel, *in* Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, 2002, p.605.

¹⁵ *Vide* art.4º, nº1 do Decreto-Lei nº291/2007.

existência de risco enquanto elemento determinante deste tipo de contrato¹⁶, mas será que a tutela deste risco vai ao ponto de abranger as atuações dolosas do segurado?

Resulta do Decreto-Lei nº291/2007, nomeadamente no nº1 do seu art.4º, que o seguro obrigatório automóvel visa cobrir os riscos próprios da circulação de veículos terrestres a motor, pelo que todos aqueles danos que não tenham uma qualquer conexão com estes riscos específicos do veículo estarão, logo à partida, excluídos do âmbito desta responsabilidade. Porém, há uma questão preliminar que se impõe, porquanto só estaremos perante um verdadeiro *risco* e, conseqüentemente os danos causados só serão merecedores de tutela no contexto de uma responsabilidade objetiva, no caso de o sinistro se consubstanciar num evento futuro e incerto. No caso contrário, nem se poderá falar na existência de *risco*. Impondo-se a verificação aleatória de um risco, poder-se-á dizer que a adoção pelo segurado de uma conduta dolosa implica, necessariamente, a exclusão do risco?

Acresce a esta problemática o facto do art.15º do mesmo Decreto-Lei prever no seu nº2 que “o seguro garante ainda a satisfação das indemnizações devidas pelos autores de furto, roubo, furto de uso do veículo ou *acidentes de viação dolosamente provocados*¹⁷”. Como se concilia esta disposição com a exigência de verificação de um *risco* e a delimitação do nº1 do art.4º daquele Decreto-Lei?

O seguro obrigatório automóvel visa cobrir determinados riscos, riscos que se prendem com a circulação dos veículos automóveis, o que, à primeira vista, parece ser incompatível com a tutela de acidentes de viação dolosamente

¹⁶ Vide art.44º da Lei do Contrato de Seguro (Decreto-Lei nº72/2008, de 16 de Abril).

¹⁷ Itálico nosso.

provocados. Será que, com esta disposição, o legislador quis incluir no âmbito de proteção de um seguro obrigatório de responsabilidade automóvel aquelas situações em que o condutor atua com a intenção de afetar a integridade física de um terceiro ou somente aquelas cujo sinistro resultou de uma conformação dessa possibilidade? É neste seguimento que se impõe uma distinção entre o acidente de viação provocado com dolo direto e com dolo eventual.

Da leitura do nº2 do art.15º do Decreto-Lei em análise, decorre, indubitavelmente, que a proteção conseguida através do seguro obrigatório abarca também os casos em que a indemnização a que haja lugar tenha por base uma conduta dolosa do condutor, o que nos remete para a aceitação da inclusão de um grau de culpa do condutor do veículo segurado que vá da mera negligência inconsciente ao dolo eventual, figurando este último como o dolo presente nas situações em que o condutor prevê a ocorrência de sinistro como uma possível consequência da sua conduta e atua “conformando-se com aquela realização”¹⁸. Nesta hipótese não se encontra afastada a componente do risco, porquanto o dolo eventual com o qual um condutor poderá atuar corresponde à assunção de um risco de ocorrência de sinistro após a conformação de que tal resultado é uma consequência possível da conduta que está a adotar e, portanto, não se poderá negar a aleatoriedade incorporada num acidente de viação provocado com dolo eventual na medida em que não há uma qualquer intenção direta de atingir um tal resultado mas sim a assunção de um risco acrescido e conhecido pelo condutor que com ele se conforma, risco esse que não deixa de estar relacionado com os riscos inerentes à circulação de veículos. Mas o que dizer quanto ao dolo direto? Deverá ser feita uma

¹⁸ Art.14º, nº3 do Código Penal.

interpretação no sentido de incluir, no círculo de proteção que este Decreto-Lei confere, as condutas dirigidas intencionalmente à verificação de um acidente de viação?

É neste ponto que surge maior controvérsia e em relação ao qual é possível constatar uma divisão jurisprudencial. A questão prende-se com a admissibilidade de uma interpretação deste nº2 do art.15º que vá no sentido de abranger aqueles casos em que o condutor utiliza o veículo segurado como instrumento de realização de ofensas a um terceiro. A admitir tal interpretação não se estará a colocar em segundo plano a necessidade de existência de risco? Creio que muito dificilmente se conseguirá quebrar a barreira que uma conduta motivada por dolo direto estabelece numa tentativa de conciliação com o facto da componente do risco ser essencial, impondo a ideia de futuro e incerteza. Tal asserção, na minha perspetiva, em nada se coaduna com uma atuação propositada, planeada e estudada como é a que precede um acidente de viação provocado com dolo direto¹⁹.

Aliás, será de questionar, em primeira linha, a verificação de um verdadeiro *acidente* na hipótese de concretização de um acidente de viação intencionalmente provocado, na medida em que a aceção tradicional do conceito de acidente reporta-se a um acontecimento *naturalístico* (porque não intencionalmente provocado pela vontade humana), *súbito* (porque imprevisto), *violento* (porque causa danos) e *exterior ao sinistrado* (porque tem origem estranha à sua constituição orgânica), ou seja, corresponde, de forma abreviada, a um evento casual e fortuito e, como tal,

¹⁹ Neste sentido está o acórdão do STJ de 13/03/2007, proc. nº07A197: “não estamos, por isso, perante a ocorrência de qualquer facto que consubstancie a existência ou a verificação de um risco, entendendo-se este como o evento futuro e incerto cuja materialização constitui o sinistro – é que o condutor do veículo SQ quis praticar tal facto, ou seja, o mesmo nada teve de incerto”.

incompatível com uma conduta intencional. Assim sendo, aceitar uma interpretação do art.15º nº2 contraditória com as delimitações impostas pelo nº1 do art.4º do mesmo Decreto-Lei e pelo próprio tipo de contrato em causa iria permitir a responsabilização da seguradora mesmo naquele caso em que o condutor planeou, antecipadamente, roubar²⁰, ferir ou matar alguém, sendo que para tal utilizou, como arma do crime, o veículo automóvel segurado. Mas será correto classificar tal situação como um acidente de viação? É que, na verdade, o veículo automóvel desempenha o papel de instrumento, enquanto objeto dirigido à prática de um crime e que em nada se relaciona com os riscos normais da sua circulação. Da mesma forma que se utilizou o veículo automóvel poder-se-ia ter utilizado uma arma branca e, portanto, não se trata de um acontecimento casual mas sim da prática de um crime pois o condutor, através da utilização do seu veículo, quis ofender um terceiro, usando o veículo com uma finalidade diversa daquela a que se destina.

Aqueles que defendem a qualificação da hipótese em estudo como um autêntico acidente de viação socorrem-se de argumentos que se prendem com o afastamento da aceção tradicional de acidente. Procuram ampliar o conceito usual de acidente para que nele se encaixem estas conjunturas em análise pois, de outro modo, a expressão “acidentes de viação dolosamente provocados” corresponderia a uma contradição insanável, porquanto estar-se-ia a admitir a existência de um acidente, enquanto evento casual e incerto que, todavia é praticado com dolo direto e, conseqüentemente, de incerto não tem nada. É por reconhecerem esta antinomia que vêm defender a sua posição com uma definição inovadora de acidente que consistirá no evento anormal que decorra da circulação de um veículo, permitindo,

²⁰ Por exemplo, roubo por esticção, lesando-se a vítima.

deste modo, a inclusão do dolo direto no conceito de “acidentes de viação dolosamente provocados”.²¹ Evidentemente, tal inclusão não poderá servir de fundamento único para uma interpretação inusual de acidente, pelo que os seus defensores invocam como principais alicerces o direito de regresso de que a seguradora será titular nestes casos²² e, principalmente, a necessidade de proteção do lesado.

Quanto ao primeiro ponto, a tónica está na mera função de garante que a seguradora desempenha nestes casos, salientando que, não obstante a responsabilização da seguradora por um ato voluntário e intencional do condutor, ela terá a faculdade de exigir do segurado a indemnização que tenha pago, “o que naturalmente significa que é sobre este que recai, a final, a obrigação de indemnizar, desempenhando a seguradora o papel de garante do pagamento da indemnização ao lesado”^{23,24}

A proteção do lesado serve não só como fundamento de uma aceção inovadora do conceito de acidente, mas também como justificação para o afastamento da exigência da verificação de um risco que esteja relacionado com a circulação do veículo. Apesar de reconhecerem o risco como elemento essencial do

²¹ Neste sentido está o acórdão do TRP de 15/05/2013, proc. nº466/10.OPBBGC.P1: «é certo que a expressão "acidente dolosamente provocado", para quem veja o acidente apenas na acepção tradicional de "acontecimento casual e fortuito", será contraditória consigo própria. (...) a expressão acidente não está utilizada naquele sentido tradicional (o próprio legislador terá sentido a dificuldade e previsto a objecção ao empregar a expressão acto doloso, mas apenas no sentido mais geral de fenómeno ou acontecimento anormal decorrente da circulação de um veículo».

²² *Vide* alínea a) do nº1 do art.27º do Decreto-Lei nº291/2007.

²³ Acórdão do STJ de 17/01/2013, proc. nº358/08.3TBVLP.P1.S1.

²⁴ Neste sentido está também o acórdão do STJ de 7/05/2009, proc. nº09A0512: «este direito de regresso é mais propriamente um direito de reembolso do que a seguradora teve que pagar em circunstâncias que tornam o risco assumido legalmente inaceitável; é um direito que, deixando incólume o objectivo social do seguro obrigatório, de algum modo repõe o equilíbrio contratual rompido pela obrigatoriedade deste e evidencia que, contrariamente ao alegado pela ré, o legislador não “pactua” com contratos de seguro “que dão cobertura a actos criminosos”».

contrato de seguro, alegam que tratando-se de um seguro *obrigatório* a amplitude dos riscos por ele abrangidos deverá ser interpretada de acordo com a finalidade que está na base da obrigação do seguro.²⁵ Essa finalidade será a proteção do lesado, pelo que é em função desse desígnio que se justificará uma tal interpretação da noção de acidente.²⁶ Para os defensores desta teoria todo o conteúdo do Decreto-Lei nº291/2007 tem como núcleo a proteção do lesado, pelo que para eles «no “risco próprio do veículo”, deve, portanto, compreender-se o da actuação criminosa com dolo, mesmo para além do eventual. A não ser assim, e a fazer-se a distinção, para efeitos de cobertura, conforme o tipo subjectivo preenchido pela conduta do lesante, esvaziar-se-ia, em grande medida, contra a intenção do legislador, o campo em que opera o seguro de responsabilidade civil e deixar-se-iam desprotegidas vítimas de acções dolosas que o domínio da máquina e a sua aptidão agressiva fomentam e agravam, contra as necessidades sociais evidentes e a tendência notória do regime jurídico em questão”»^{27,28}

²⁵ Neste sentido está o acórdão do STJ, cit. nota 22: “quando a lei prevê e regula a obrigatoriedade de seguro para determinada actividade, é em função da finalidade da imposição do seguro que deve ser interpretado o âmbito do risco a segurar”.

²⁶ Neste sentido está o TRP, cit. nota 20: “tanto é acidente o acontecimento estradal fortuito e casual como o dolosamente provocado; num caso ou noutro é idêntico o interesse do lesado em ser indemnizado dos danos sofridos; e é esse interesse que a lei quer proteger, só os acidentes de viação como tal prefigurados e desejados pelo seu agente, sejam eles cometidos com dolo directo ou eventual, podem ser considerados acidentes de viação dolosos.”; e no acórdão de 21/02/2013, proc. nº1101/12.8TBM AI-A.P1: «prevalecem, no seguro obrigatório, os interesses ligados à protecção efectiva da vítima, em consonância, aliás, com a evolução do Direito Comunitário, e, igualmente, pondo em relevo que “A obrigação da Seguradora decorre directamente da lei do seguro obrigatório e da sua razão de ser”».

²⁷ Acórdão do TRP de 21/02/2013, cit. nota 25.

²⁸ Raciocínio que também retiram do facto do art.3º do regime de concessão de indemnização às vítimas de crimes violentos e de violência doméstica (Lei nº104/2009, de 14 de Setembro) excluir do respetivo âmbito de aplicação o dano causado por veículo terrestre a motor, defendendo que uma tal exclusão resulta do facto de esse dano já estar contemplado no diploma do seguro obrigatório automóvel.

Muito embora esta teoria seja a que detém maior acolhimento perante a jurisprudência nacional²⁹ e comunitária³⁰, concordo com a orientação isolada do STJ, no acórdão de 13 de Março de 2007, processo nº07A197, pois não obstante esta dimensão social do seguro obrigatório que tem como foco a proteção dos lesados, a verdade é que esta tutela assenta numa responsabilidade pelo *risco* – risco que desaparece sempre que o agente atue com dolo direto – e sem o qual a mesma não poderá operar, mais concretamente, pelo risco da circulação de veículos a motor. Daí que esta tutela baseada no *risco* não possa servir de fundamento para inclusão de todo e qualquer acidente que possa decorrer da utilização de um veículo, mas tão-somente aqueles acidentes que provenham *dos riscos próprios da sua circulação*³¹ tal como decorre do art.4º nº1 do diploma, excluindo-se deste âmbito aqueles danos que muito embora causados pelo veículo poderiam ter sido provocados por qualquer outro objeto. A não ser assim, como se justificariam as exclusões constantes do art.14º, nº4 do diploma, nomeadamente nas alíneas c), d) e e)? É que nestes casos estar-se-ia também perante uma desproteção dos terceiros lesados em circunstâncias em que o veículo, encontrando-se ou não em circulação,

²⁹ Cfr. acórdãos de 17/01/2013, proc. nº358/08.3TBVLP.P1.S1, e de 7/5/2009, proc. nº09A0512, ambos do STJ, assim como os acórdãos de 15/05/2013, proc. nº466/10.OPBBGC.P1, de 21/02/2013, proc. nº1101/12.8TBMAI-A.P1, e de 22/02/2011, proc. nº2217/08.0TBVRL.P1, todos do TRP.

³⁰ Conforme demonstra ALMEIDA, Moitinho de – Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, *in* Revista do CEJ Nº7, 2007, onde pela análise das diretivas comunitárias relativas ao seguro obrigatório de responsabilidade civil e pelo estudo de alguns acórdãos do TJUE, como os casos *Candolin* e *Elaine Farrell*, chegou à conclusão na p.69 que: «há que interpretar o referido artigo 8.º, n.º2 em conformidade com o direito comunitário e a jurisprudência do Tribunal de Justiça acima mencionada. Ora, as directivas têm como objecto o seguro de responsabilidade civil que resulta da “circulação” de veículos automóveis, a qual pode dar origem a acidentes bem como ser utilizada intencionalmente para a prática de crimes, e nenhuma prevê a exclusão da cobertura de danos causados dolosamente».

³¹ Neste sentido está PROENÇA, Brandão – Direito das Obrigações: Relatório sobre o programa, o conteúdo e os métodos de ensino da disciplina, 2007, p.201: «delimitado o círculo dos “riscos próprios do veículo” ou a chamada “conexão de risco” (veículo, condutor e vias de circulação, mas já não o veículo enquanto armadilha, instrumento do assalto, “arma” do homicídio ou mera plataforma de descarga de mercadorias)».

está a ser utilizado, não deixando porém de serem conjunturas expressamente excluídas pelo legislador do âmbito de proteção do diploma em estudo.

Assim sendo, a utilização de um veículo como ferramenta para agredir alguém, quer o mesmo se encontre em circulação ou não, em nada se coaduna com os riscos próprios da circulação do veículo e, muito menos, com o disposto no nº2 do art.15º pois “decorre da própria letra do preceito em análise, para que o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel actue é necessário que, independentemente do grau de culpa do condutor do veículo (da mera negligência inconsciente ao dolo eventual), se esteja perante um acidente”³² que, como tal, será casual e fortuito, e se a proteção do lesado não se demonstra ser argumento suficiente para que o legislador tivesse incluído no âmbito de proteção do seguro obrigatório as circunstâncias elencadas nas alíneas c), d) e e) do nº4 do art.14º do diploma, não se concebe por que motivo a proteção do lesado já poderá servir de fundamento para a descaraterização do conceito de acidente, para a violação de uma essencialidade dos contratos de seguro como é a do risco, e ainda o desrespeito pelos arts. 15º, nº2 e 4º, nº1 do Decreto-Lei nº291/2007. Qualquer outra interpretação implicará a inobservância da letra da lei ou a presunção de que o legislador não soube expressar o seu pensamento de forma adequada, o que nos é vedado pelos nº2 e 3 do art.9º do Código Civil.

³² Acórdão do STJ, cit. nota 18.

4. Da presunção de culpa do condutor por conta de outrem

A 1ª parte do nº3 do art.503º vem determinar a presunção de culpa do habitualmente designado condutor-comissário, pelo que “aquele que conduzir o veículo por conta de outrem responde pelos danos que causar, salvo se provar que não houve culpa da sua parte”. Esta disposição corresponde a uma inversão do ónus da prova mediante a qual deixará de recair sobre o lesado o ónus de provar a culpa do autor da lesão, incidindo sobre o lesante a prova de que não teve culpa na produção do dano para que se possa eximir da respetiva responsabilidade. Mas com que fundamento é que se encarrega o condutor por conta de outrem do ónus de provar que não houve culpa da sua parte quando os demais condutores não o têm de fazer? Haverá uma violação do princípio da igualdade com a subsequente inconstitucionalidade da presunção que este artigo prevê?

A resposta a estas questões exige uma busca pelas origens da responsabilidade civil automóvel, onde nos é possível apurar uma íntima relação entre o preceito em análise e a presunção de culpa presente no art.493º nº2 a propósito das atividades que pela sua natureza, ou pela natureza dos meios utilizados, são consideradas perigosas, porquanto será indiscutível que a condução de veículos de circulação terrestre é uma atividade que acarreta determinados riscos, tornando-se perigosa não só para os que dela usufruem como para terceiros a ela alheios. Esta perspetiva poder-nos-ia levar a concluir pela inclusão dos acidentes de viação no domínio do art.493º nº2 e, conseqüentemente, seria uma

área que, pela sua perigosidade, contemplaria a presunção da culpa daquele que pratica uma atividade com tais particularidades.

Todavia, o legislador optou pela autonomização dos acidentes de viação num regime segundo o qual ou há culpa do condutor *provada* pelo lesado seguindo os trâmites dos arts.483ºss. ou o condutor irá responder com base no regime especial de responsabilidade pelo risco dos arts.503ºss., o qual não exige culpa.³³ Na segunda hipótese, já não está em causa a concreta conduta do lesante mas tão-somente o facto de este “ter, em proveito próprio, criado uma situação de risco de que veio efectivamente a resultar um prejuízo para terceiro”³⁴. Assim, a responsabilidade pelo risco corresponde, na prática, a uma responsabilidade subsidiária à qual os lesados recorrem na circunstância de não conseguirem obter uma reparação com base na culpa provada do condutor.

É aqui que se questiona a razão pela qual, não recaindo sobre qualquer dos condutores o ónus de provar a ausência de culpa – em virtude do afastamento da presunção de culpa do art.493º nº2 no domínio dos acidentes de viação e que o assento nº1/80 expressamente aclama – se vem exigir do condutor por conta de outrem o ónus de provar a inexistência de culpa para que este se possa desresponsabilizar dos danos causados a terceiros. Será justo sancionar com um tratamento mais desfavorável a falta de interesse próprio do comissário? Mais alarmante é a questão de saber como é que esta solução se compagina com o

³³ Neste sentido se pronunciou o assento nº1/80 que consagra que a aplicação de um regime especial de responsabilidade objetiva aos acidentes de viação implica o afastamento do regime geral da presunção de culpa do art.493º nº2.

³⁴ RIBEIRO, Joaquim De Sousa – O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidente de viação, *in* Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor J.J. Teixeira Ribeiro, 1979, p.422.

disposto nos arts. 506º, nº1³⁵, 507º, nº1 e 2³⁶ e com o 508º³⁷ no que refere à culpa do condutor.

Por forma a abreviar o desequilíbrio criado com a presunção do art.503º nº3, 1ª parte, poder-se-ia julgar a *culpa* enunciada naqueles artigos somente enquanto *culpa provada*. Contudo, não foi este o entendimento adotado pelos assentos nº 3/94 e 7/94, segundo os quais o âmbito de aplicação, respetivamente, do art.506º e do art.508º, deverá referir-se não só à culpa efetiva como também à culpa presumida, o que significa que se o comissário não conseguir elidir a presunção que sobre ele recai, numa colisão entre um veículo conduzido por um comissário e um veículo conduzido pelo detentor efetivo, sem que haja culpa provada de qualquer um deles, o primeiro irá responder sempre por todos os danos e, ainda, a responsabilidade do comissário (e do comitente) não beneficiará dos limites do art.508º, respondendo ilimitadamente. Acresce ao exposto o facto de o assento nº1/83 – embora reconhecendo a incoerência do agravamento da posição do condutor por conta de outrem originada pelo assento nº1/80 – ter estabelecido que a rejeitar-se a aplicação do nº2 do art.493º à circulação de veículos terrestres, a solução não será outra senão a de alargar a presunção de culpa do art.503º nº3 às relações com o lesado, o que significa que “o condutor por conta de outrem é presumido culpado diante de qualquer outro interveniente no acidente”³⁸ e a sua culpa, ainda que

³⁵ Relativo à colisão de veículos, prevendo a repartição da responsabilidade na proporção em que o risco de cada um dos veículos tiver contribuído para os danos, mas somente na hipótese de não existir *culpa* de nenhum dos condutores.

³⁶ Relativo à responsabilidade solidária no caso de haver mais do que um responsável, prevendo, ao nível das relações internas, que havendo *culpa* apenas os culpados respondem.

³⁷ Relativo aos limites máximos de indemnização, só tendo aplicação quando não exista *culpa* do responsável.

³⁸ TRIGO, Maria Da Graça – Das presunções de culpa no regime de responsabilidade civil por acidentes de viação, *in* Cadernos de Direito Privado nº32, 2010, p.29.

presumida, é tratada como culpa efetiva. Tratando-se de uma comissão, naturalmente também o seu comitente será responsável, ainda que objetivamente nos termos do art.500º, sendo que o é na qualidade de comitente e não na de detentor efetivo do veículo.

Assim, é-nos possível constatar a consagração de um regime penoso para o condutor-comissário. Que argumentos poderão ser invocados para firmar um tratamento tão diferenciado? Quanto a este aspeto será de referir que o texto justificativo do assento nº1/80 teve por base o raciocínio de ANTUNES VARELA³⁹, segundo o qual justificar-se-á uma maior oneração do condutor-comissário pelas razões que passo a apresentar.

A primeira prende-se com o próprio estatuto do condutor por conta de outrem, na medida em que para este autor o condutor-comissário reconduz-se, essencialmente, ao condutor profissional⁴⁰ pelo que, a ser assim, estaríamos perante situações onde a condução acarretaria maiores riscos do que os normais, não só por uma maior fadiga que poderá ser resultado de horas extraordinárias, como pelo menor rigor que se fará sentir na vigilância do estado do veículo que, na maior parte destes casos, não passa pelas mãos do respetivo proprietário. Entende o jurista que o facto de o condutor não ser o proprietário do veículo faz com que o mesmo adote uma conduta descuidada, acrescentando que, tratando-se de condutores profissionais, deles se deve exigir uma perícia especial, reconhecendo uma maior aptidão para a elisão da presunção de culpa que sobre eles recai.

³⁹ Cfr. VARELA, Antunes – Das obrigações em geral, I, Reimpressão da 10ª ed., 2009, p. 654 ss.

⁴⁰ *Ibidem*, p.662: “Os comissários ou condutores do veículo por conta de outrem, são, na generalidade dos casos, os camionistas das empresas, os *chauffeurs* particulares contratados, os motoristas de táxis pertencentes a outra pessoa”.

Desta forma se conseguiu afastar a eventual inconstitucionalidade da presunção de culpa do condutor-comissário por violação do princípio da igualdade porquanto este “princípio da igualdade reclama que se dê tratamento igual ao que for essencialmente igual e se trate diferentemente o que for dissemelhante. Não proíbe se estabeleçam distinções, mas tão-so que elas sejam arbitrárias ou irrazoáveis, porque carecidas de fundamento material bastante”⁴¹.

Mas será correto fazer coincidir o condutor por conta de outrem com o condutor profissional? Parece que não, pois, como já se tem vindo a dizer, o condutor por conta de outrem coincide, não com o condutor profissional, mas sim com o condutor-*comissário*, conceito mais amplo⁴² que ganha especial importância no contexto do art.500º. Assim sendo, de acordo com o critério do *bonus paterfamilias*⁴³ até se poderia exigir do condutor profissional uma maior diligência que a dos condutores comuns na medida em que «a diligência do “bom pai de família”, no domínio dos condutores profissionais, situa-se a um nível mais elevado do que no

⁴¹ Acórdão do TC nº439/94 de 7/06/1994, no entendimento do qual: “há um tratamento diversificado, decorrente da diferença de título por que se opera a condução automóvel”; também no acórdão nº149/93 de 28/01/1993 já havia concluído que: “a concreta medida de discriminação contida na norma em causa (a inversão do ónus da prova) não se mostra desadequada nem desproporcionada face as distintas consequências jurídicas que a norma imputa a cada uma das situações em confronto”, decidindo em conformidade com o seu primeiro acórdão nº226/92 de 17/06/1992: “esta inversão no ónus da prova não viola o princípio da igualdade, pois há solidas razões para a distinção que, quanto a prova da culpa, a lei estabelece entre o condutor por conta de outrem e o condutor por conta própria de um veículo que interveio num acidente de que resultaram danos para terceiros”.

⁴² Neste sentido está o STJ no acórdão de 8/03/2007, proc. nº06B3988: “do plasmado nos art. 500 nº 1 e 503, nº 1e3, ambos do CC, infere-se que apenas a existência de uma relação de comissão, encarada no sentido amplo de serviço ou actividade realizados por conta e sob de outrem, pressupondo uma relação de dependência entre comitente e comissário que autorize o primeiro a dar instruções, ordens, ao segundo, faz presumir a culpa do condutor do veículo por conta de outrem”, e no acórdão de 23/05/2006, proc. nº 06A1084: “não é necessária uma relação de trabalho subordinado para que se preencha o conceito civilista de comissão”. Há quem entenda que a relação de comissão pode até resultar de atuações de favor levadas a cabo por “estranhos”, relações fácticas derivadas de contratos inválidos ou ineficazes e, ainda, as relações familiares ou amigáveis, nomeadamente, aquelas em que exista uma relação de subordinação (relação entre pai e filho) (MARIA DA GRAÇA TRIGO, 2009, p.115).

⁴³ Previsto no art.487º nº1.

dos condutores não profissionais»⁴⁴, mas já não se poderá dizer o mesmo em relação ao condutor-comissário.

Ainda que se admitisse a conformidade entre condutor-comissário e condutor profissional, os argumentos invocados para a defesa da evidência de uma presunção de culpa não seriam tão lineares. Afirmar o comportamento desatento daquele que utiliza coisa pertencente a outrem não me parece ser uma conclusão tão óbvia, porquanto o mesmo fundamento poderia servir para comprovar uma atitude cautelosa daquele, quanto mais não seja pelo receio das consequências que possam advir pelos estragos causados a algo que não lhe pertence. Também a possibilidade de uma maior fadiga por horas extraordinárias de serviço e de relaxamento na vigilância do veículo, não passam disso mesmo, possibilidades, na medida em que, inversamente, até podemos estar perante situações em que o proprietário poderá facilmente verificar as condições do veículo, nomeadamente quando o condutor seja um motorista particular, caso em que até será mais provável haver, por parte deste, um maior empenho na manutenção do veículo. A par destes contra-argumentos, não consigo alcançar o porquê de ANTUNES VARELA entender que o condutor profissional tem facilitada a tarefa de elidir a presunção de culpa que sobre ele incide, porquanto não existe, quanto aos meios de prova, qualquer diferenciação entre o condutor profissional e o condutor não profissional.

Mas assim voltamos ao mesmo problema: justifica-se um tratamento diferenciado do condutor por conta de outrem? Poder-se-ia concluir que com esta disposição se pretende a proteção dos lesados, porém esta proteção ficará aquém

⁴⁴ TRIGO, Maria Da Graça, op. cit., p.35.

porquanto os mesmos lesados que em circunstâncias idênticas gozariam da presunção de culpa do condutor-comissário, já não estariam tão fortemente tutelados se em lugar de um condutor por conta de outrem estivesse o efetivo detentor do veículo, caso em que apenas se poderiam socorrer da respetiva responsabilidade objetiva, para além da responsabilidade geral. A meu ver, a existência de uma tal distinção constitui uma violação do princípio da igualdade pois o estatuto de condutor é essencialmente semelhante ao de condutor-comissário, ainda que um seja o detentor efetivo do veículo e o outro não.⁴⁵

Em concordância com MARIA DA GRAÇA TRIGO⁴⁶, existem apenas duas formas de compatibilizar a presunção de culpa do n.º3 do art.503.º com o respeito pelo princípio da igualdade: ou mantém-se a orientação adotada pelo assento n.º1/80, excluindo-se todavia as posições dos assentos n.º1/83, n.º3/94 e n.º7/94, pelo que a presunção de culpa do art.503.º n.º3 ganharia relevância somente nas relações internas entre o condutor-comissário e o respetivo comitente e detentor do veículo; ou, em alternativa, afastar-se-ia o raciocínio do assento n.º1/80, o que levaria a concluir que aplicando-se a presunção de culpa do art.493.º n.º2 ao domínio dos acidentes de viação, o n.º3 do art.503.º não representaria nada mais que uma manifestação desse princípio⁴⁷, elucidando que, mesmo nas hipóteses em que o condutor atua por conta de outrem, ainda assim, vigora um regime assente na presunção de culpa, caso em que já fará sentido manter o teor dos assentos n.º1/83,

⁴⁵ Neste sentido está LEITÃO, Menezes – Direito das Obrigações, I, 10^a ed. (2013), p.346: “naturalmente que esta situação envolve um tratamento discriminatório do condutor por conta de outrem em relação aos restantes condutores”.

⁴⁶ Op. cit., p.40.

⁴⁷ Sem prejuízo da responsabilidade objetiva do art.503.º n.º1.

nº3/94 e nº7/94. Trata-se de uma questão de incompatibilidade entre o assento nº1/80 e os que a ele sucederam.

A segunda hipótese peca no sentido em que passando a vigorar o regime de presunção de culpa do art.493º nº2 no domínio dos acidentes de viação, o titular da atividade seria sempre presumido culpado, mesmo quando alguém conduza por sua conta, pelo que, mais do que uma manifestação, o art.503º nº3 seria uma duplicação. Não existe, pois, justificação para autonomizar uma presunção de culpa do condutor por conta de outrem, principalmente quando os potenciais lesados já se encontram, em qualquer das hipóteses, protegidos pela presunção de culpa que recai sobre o titular da atividade. Esta resolução poderia levar a situações em que o comissário será presumido culpado (503º, nº3), e o comitente para além de responder com base na presunção de culpa do art.493º, nº2, também responderá objetivamente quer pelo art.503º, nº1 quer pelo 500º, o que me parece inconcebível.⁴⁸

Creio que a melhor solução seria a primeira na medida em que a circulação de veículos automóveis é uma atividade vantajosa que, no entanto, acarreta perigos especiais, pelo que um regime de responsabilidade objetiva, independente de toda uma ideia assente na culpa, permite uma forma de tutela dos lesados mais radical do que aquela que resulta de um regime de presunção de culpa. Tanto a responsabilidade objetiva como as presunções de culpa consubstanciam-se em formas de tutela dos lesados assentes numa linha evolutiva de progressiva proteção, onde a lógica será a de optar por uma delas consoante a especial perigosidade – uma

⁴⁸ Embora reconhecendo esta falha, MARIA DA GRAÇA TRIGO, op. cit., p.40-43, prefere esta orientação por rejeitar os argumentos do assento nº1/80, defendendo o abandono desta presunção de culpa por entender que a presunção de culpa do art.493º,2 tem aptidão suficiente para nela incluir o condutor interessado e pelo facto de ser suficiente a consagração de um regime de presunção de culpa e de um regime de responsabilidade objetiva para que se alcance a tutela dos lesados.

perigosidade mais gravosa exige um regime baseado no risco – daí que, a meu ver, não faça sentido a aplicação destes dois regimes copulativamente à mesma atividade. O mais justo será manter-se a necessidade de o lesado provar a culpa do condutor lesante e, subsidiariamente, acionar uma responsabilidade com base no risco que aquela atividade acarreta, sendo que a presunção de culpa do condutor-comissário apenas relevaria para efeitos de responsabilização solidária do respetivo comitente.

5. Questão da concorrência entre o risco e a culpa

Como já se tem vindo a mencionar, a responsabilidade civil emergente de acidente de viação assenta, em primeira linha, num regime que tem por base a culpa provada do condutor lesante e, em segunda linha, num regime baseado no risco da utilização de um veículo.

A severidade imposta por um regime de responsabilidade objetiva parte da consciencialização da especial perigosidade deste tipo de atividade. Contudo, e porque cada caso é um caso, o legislador previu no art.505º certas circunstâncias que permitem o afastamento desta responsabilidade pelo risco, instituindo que “*sem prejuízo do disposto no artigo 570º, a responsabilidade fixada pelo nº1 do artigo 503º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo*”⁴⁹. Deste preceito resulta que *é excluída* a responsabilidade objetiva sempre que o acidente resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo ou quando o mesmo seja *imputável* ao próprio lesado ou a terceiro, pelo que, note-se, não se exige a *culpa* do lesado ou de terceiro, mas somente que o acidente seja causado pela conduta de qualquer um deles. Das expressões “imputável” e “quando resulte de” parece de concluir que o art.505º só poderá ser acionado se, e quando,

⁴⁹ Itálico nosso.

respetivamente, o acidente se dever *unicamente* ao próprio lesado ou a terceiro⁵⁰ – quer haja culpa ou não⁵¹ –, ou resulte *exclusivamente* de causa de força maior.

Focando-nos na hipótese de imputação do acidente ao próprio *lesado*, será de admitir que, muitas das vezes, é o lesado que não toma as providências que se demonstram essenciais face aos perigos inerentes à circulação de veículos, pois perante os direitos de terceiro – como será o da condução de veículos –, sobre os potenciais lesados versará o dever de adotar as condutas que se demonstram adequadas à proteção dos seus próprios interesses pelo que, uma vez provado que os danos causados derivaram, não dos riscos normais do veículo, mas unicamente de um facto do lesado (ou terceiro), a solução não será outra senão a de excluir a responsabilidade objetiva do detentor do veículo. Trata-se de uma questão de causalidade, pois a verificação de qualquer das circunstâncias previstas no art.505º implica a inexistência de umnexo causal entre o dano e os riscos próprios do veículo e, conseqüentemente exclui-se a responsabilidade objetiva que tem por base esses riscos.

Basta que o acidente se deva *unicamente* por culpa ou mera causalidade do lesado para que se afaste a responsabilidade objetiva do detentor do veículo, mas o que dizer quanto àquelas circunstâncias nas quais tanto contribuíram para o sinistro os riscos próprios do veículo como o facto, culposo ou não, do lesado? Poderá haver concurso entre o risco do lesante e a conduta do lesado quando uma e

⁵⁰ Neste sentido está COSTA, Almeida – Direito das Obrigações, 12ª ed. (2013), p.638: “utiliza-se aqui a palavra «imputável» no sentido de o acidente se apresentar como consequência de facto atribuível ou devido ao lesado ou a terceiro (...) exigência de que o facto do lesado constitua a causa única do acidente”.

⁵¹ Neste sentido está LEITÃO, Menezes, op. cit., p.340: «a expressão “imputável” não significará neste caso que seja exigível a culpa do lesado, sendo, porém, necessário que a sua conduta tenha sido a única causa do dano”.

outra são causas da produção do dano? É que existem “especiais situações em que a circulação automóvel cria um especial risco de acidente, mesmo com estrita obediência às regras estradais. Basta que nos lembremos de entroncamentos com estradas de intenso movimento, situados na proximidade de uma curva fechada, de manobras de entrada ou saída de parques ou propriedades, de veículos de grandes dimensões, da circulação destes veículos em estradas com largura inferior a 6 metros, para concluirmos que o especial risco assim criado pode contribuir tanto ou mais para o acidente que a falta de atenção ou o relativo excesso de velocidade com que transite o condutor do imaginário veículo também interveniente no acidente”⁵². Daí que, nas palavras de BRANDÃO PROENÇA, “em nome de um direito à segurança de certos participantes do tráfego, os riscos ligados à utilização dos veículos não devem ficar circunscritos – nem a lei o faz – aos eventos conexionsados com a máquina, o condutor e as vias de trânsito, mas abarcar igualmente o perigo associado às características (peso, dimensão, movimento, circulação em carris...) dos veículos motorizados, à sua capacidade de matar ou ferir com gravidade”⁵³.

A verdade é que o nosso legislador antecipou a possibilidade de a conduta do lesado concorrer, para a produção ou agravamento do dano, com a conduta do lesante, através da instituição da figura da “culpa do lesado” prevista no art.570º, pois «quando a liberdade-responsabilidade se encontra com a liberdade-auto-responsabilidade, vista não tanto como “assunção do risco”, isto é, como exposição consciente a um perigo específico conhecido ou reconhecível, mas como conduta

⁵² Acórdão do STJ de 15/1/2013, Proc. nº21/1998.P1.S1.

⁵³ PROENÇA, Brandão – O tratamento mais favorável dos lesados culpados no âmbito dos danos corporais por acidentes de viação, *in* Estudos dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, 2002, p.824.

negligente do lesado com dano para o próprio, é de questionar, em geral, se esse dano é de imputar apenas ao lesante, somente ao lesado ou se deve ser repartido por ambos”⁵⁴. Contudo, este artigo, tal como resulta da própria epígrafe, parece reportar-se apenas ao domínio da “conculpabilidade”, tendo sido entendimento unânime na jurisprudência nacional que, aplicando-se o art.570º somente ao domínio da culpa, não se acolherá uma interpretação que vá no sentido de aceitar o concurso entre o risco do lesante e a culpa do lesado (enquanto culpa ou facto do lesado, mesmo que não culposos), pelo que respondendo o lesante com base no risco, esta culpa (ou facto) do lesado implicará, sempre, a exclusão do risco do lesante.

Esta orientação é a que tradicionalmente tem sido seguida pelos nossos tribunais por entenderem que, sendo o regime de responsabilidade civil baseado no risco um regime severo, esta será a solução mais justa e a que está de acordo com a letra da lei. Contudo, existe um outro aspeto que importa enquadrar nesta equação: o papel das diretivas comunitárias e o regime de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

De facto, a responsabilidade civil foi estatuída no nosso Código Civil pelo prisma da responsabilidade patrimonial do devedor/lesante. No entanto, as diretivas comunitárias passaram a ver os acidentes de viação através da perspetiva dos lesados, o que se refletiu ao nível do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. E, tendo em vista a inevitável correlação entre as normas do diploma do seguro obrigatório automóvel e as normas da responsabilidade civil emergente de acidente de viação consagradas no nosso Código Civil, impõe-se uma harmonização entre a especial atenção às fragilidades próprias dos potenciais lesados por este tipo

⁵⁴ *Ibidem*, p.810.

de atividade com o teor de um conjunto de normas do nosso Código Civil criadas à luz da responsabilidade patrimonial do agente causador de danos. Por outras palavras, terá de ser feita uma interpretação das normas do Código Civil sensível à crescente evolução que se tem feito sentir com vista à proteção dos sujeitos mais frágeis que participam na circulação rodoviária, desviando-nos de um sistema rígido, assente numa lógica de *tudo ou nada*. Não obstante o facto de a seguradora apenas responder *se* e na *medida* da responsabilidade do lesante, a verdade é que o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel visa a proteção dos lesados através da *secundarização* da pessoa do lesante, daí resultando uma menor exigência na apreciação das culpas daqueles lesados considerados mais frágeis pois sendo essa a função do seguro obrigatório não fará sentido que o mesmo se possa aproveitar de toda e qualquer falta realizada pelo lesado, pelo que o haver ou não seguro faz toda a diferença ao nível da interpretação das normas que possam afetar os lesados.

Esta necessidade de uma interpretação atualista assente na proteção do lesado torna-se compreensível, não só porque será indiscutível que os acidentes de viação constituem a maior causa de mortes e lesões graves em Portugal⁵⁵, mas também porque uma tal aceção nos será imposta pelo princípio da interpretação conforme, segundo o qual o direito nacional terá de ser interpretado à luz das diretivas comunitárias, ainda que não, ou incorretamente, transpostas. Observados, pelo prisma do lesado, os mais variados enredos de um acidente de viação,

⁵⁵ Apenas no período de 1 de Janeiro a 28 de Fevereiro de 2014 ocorreram, pelo menos, 19.069 acidentes, 70 vítimas mortais, 278 feridos graves e 4.984 feridos leves, de acordo com os dados de sinistralidade rodoviária da ANSR – Informação Periódica de Sinistralidade Rodoviária [Consult. 4 de Março de 2014]. Disponível em WWW: [URL:http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=434&language=pt-PT](http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=434&language=pt-PT).

poderíamos deparar com um conjunto de circunstâncias onde, pela doutrina tradicional, o art.505º se revelaria imerecido. Vejamos, por exemplo, as hipóteses em que o sinistro tem por base “(...) comportamentos mecânicos dos lesados, ditados por um medo invencível ou por uma reacção instintiva, os eventos pessoais fortuitos (desmaios e quedas), os factos das crianças e dos (demais) inimputáveis, os comportamentos de precipitação ou distração momentânea, o descuido provocado pelas más condições dos passeios (...)”⁵⁶, colocando em causa o efeito útil das diretivas que pretendem garantir um ressarcimento suficiente das vítimas no domínio dos acidentes de viação por forma a que só excecionalmente, e com base nas circunstâncias do caso concreto, se possa limitar ou excluir a respetiva indemnização. Trata-se, no fundo, da necessidade de alcançar uma maior justiça material, assente numa repartição mais complexa do dano, através da valoração de diferentes fatores, pois nas palavras de AMÉRICO MARCELINO “o tudo ou nada, isto é, o haver ou não direito a indemnização, na concepção jurisprudencial dominante, poderá depender da opção por um destes dois factos de fronteiras tão difusas que bem frequentemente, quase se poderiam nivelar: – ou seja, não haver culpa do sinistrado ou haver uma levíssima culpa dele”⁵⁷.

Tendo o exposto como pano de fundo, surgem os defensores de uma concorrência entre risco do lesante e a culpa (ou facto) do lesado na medida em que, não obstante a necessidade de uma interpretação atualista⁵⁸, a própria expressão

⁵⁶ Acórdão do STJ de 4/10/2007, proc. nº07B1710.

⁵⁷ MARCELINO, Américo – Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil, 12ªed. (2014), p.331.

⁵⁸ Interpretação acolhida no acórdão do STJ de 5/11/2013, proc. nº8/10.8TBTNV.C1.S1: “ocorrendo um acto ou comportamento da vítima que se revele a causa exclusiva do acidente e do dano, sendo-lhe unicamente imputável, fica excluída a responsabilidade objectiva ou pelo risco, que poderia tornar admissível a responsabilidade do condutor do veículo, em concurso com a responsabilidade da vítima (ciclista), a título de culpa”; de 22/01/2009, proc. nº08B3404: “o art. 505º do CC deve ser interpretado no sentido de nele se admitir a concorrência da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, dele resultando que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, a que se reporta o

“imputável ao” utilizada no art.505º leva a crer que o mesmo se reporta somente àqueles casos em que o acidente se deveu *unicamente* a facto, culposo ou não, do lesado, pelo que na falta desta exclusividade, já será de admitir o concurso se, e quando, o sinistro se dever, também, aos riscos próprios do veículo. Esta concorrência encontraria o seu fundamento numa aplicação analógica⁵⁹ ou paralelismo⁶⁰ com o art.570º.

n.º 1 do art. 503º, só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo”; e no cit. nota 51: “o texto do art. 505º do CC deve ser interpretado no sentido de que nele se acolhe a regra do concurso da culpa do lesado com o risco próprio do veículo, ou seja, que a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo (...) A este resultado conduz uma interpretação progressista ou actualista do art. 505º, que tenha em conta a unidade do sistema jurídico e as condições do tempo em que tal norma é aplicada, em que a responsabilidade pelo risco é enfocada a uma nova luz, iluminada por novas concepções, de solidariedade e justiça”.

⁵⁹ Neste sentido está SERRA, Vaz, anotação ao Acórdão de 14 de Junho de 1966, *in* Revista de Legislação e de Jurisprudência, Ano 99º (1966-1967), p. 364, nota 1: “aquele artigo 570.º não prevê o caso de concurso de facto culposo do lesado com risco criado pelo responsável; mas é aplicável, por analogia, a esse caso a disposição do artigo 570.º (...)”; e ainda *in* Fundamento da Responsabilidade Civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas), Separata do «Boletim do Ministério da Justiça» Nº90 (1959), p.168: “num sistema de responsabilidade baseada no risco, pode perfeitamente admitir-se a repartição da responsabilidade, pois não é impossível uma comparação, para repartição do dano, entre o perigo, base da responsabilidade de uma das partes, e a conduta do prejudicado (...) a doutrina exposta acerca da repartição do encargo do dano é aplicável somente quanto este for resultado de conduta da vítima e de conduta do dono, etc., do veículo ou do condutor deste ou de conduta da vítima e do risco da actividade do veículo. Se o dano for causado apenas pela conduta da vítima, não tendo para ele contribuído aquela outra conduta ou risco da actividade, não há responsabilidade”.

⁶⁰ Neste sentido está PROENÇA, Brandão, anotação ao acórdão do STJ de 6/11/2003, proc. nº565/03 – Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”? *in* Cadernos de Direito Privado nº7 (2004), p.31: “(...) no plano intra-sistemático em que nos devemos colocar é possível fundar algumas das soluções protectoras mediante uma determinada interpretação do preceito do art.505º e subsumindo a concorrência risco-culpa nessa norma de repartição do dano que é o art.570º, nº1”; e ainda na sua dissertação de doutoramento – A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual, p.819: «sem forçarmos o sistema e sem fazermos interpretações “sacrílegas”, parece-nos sustentável a defesa de um critério basicamente *ponderativo* que avalie o peso contributivo do risco activo e da conduta culposa do lesado. Na ausência de uma norma específica, idêntica à do artigo 7º,1 do regime da responsabilidade do produtor, não vemos outra possibilidade que não seja a de subsumirmos aquele concurso ao critério do nº1 do artigo 570º, atendendo ao paralelismo das duas situações de concorrência, sintonizadas com a necessidade de uma *adequada* repartição do dano».

CALVÃO DA SILVA⁶¹, embora apoiando a teoria da concorrência entre o risco do lesante e a culpa (ou facto) do lesado, encontra a sua justificação no próprio conteúdo do art.505º, porquanto, para este autor, não poderá ser outro o sentido da ressalva feita no início do preceito. Aplicando-se o art.505º à responsabilidade objetiva do art.503º, nº1, esta ressalva só poderá ser entendida como relativa a esta responsabilidade pelo risco de utilização do veículo, porquanto a concorrência da culpa do lesado e da culpa do lesante já resulta diretamente do próprio art.570º, não havendo qualquer justificação lógica para a consagração do concurso de responsabilidades do domínio da culpa no âmbito de uma norma respeitante à responsabilidade pelo risco, principalmente quando já existe o art.570º. Será de entender que no art.570º “a palavra «culposo» aparece aqui em sentido impróprio ou vulgar, dado que se refere a uma conduta do próprio lesado”⁶², pelo que o disposto na parte inicial do art.505º só poderá ser entendido como a admissão de um concurso entre a culpa (ou facto) do lesado e o riscos próprios do veículo, sempre que o acidente não se deva *unicamente* a facto do lesado, pois o que o art.505º vem afirmar é que a responsabilidade objetiva do art.503º, nº1 só poderá ser afastada quando o acidente se deve *unicamente* a facto do lesado (ou terceiro) ou resulte *exclusivamente* de causa de força maior, pelo que, com exceção desses casos admite-se concorrência entre risco e culpa (ou facto) do lesado tal como resulta da expressão “*sem prejuízo do disposto no artigo 570º*”. Para CALVÃO DA SILVA, o art.505º deve ser lido da seguinte forma: «*Sem prejuízo do disposto no art.570º (leia-se, sem prejuízo do concurso da culpa do lesado e, “a fortiori”, sem prejuízo do*

⁶¹ Cfr. SILVA, Calvão da – Supremo Tribunal de Justiça: acórdão de 4 de Outubro de 2007, *in* Revista de Legislação e de Jurisprudência, Ano 137º (2007), p.51.

⁶² Acórdão do STJ, cit. nota 51.

concurso de facto não culposo do lesado), a responsabilidade objectiva do detentor do veículo só é excluída quando o acidente for devido (com culpa ou sem culpa) unicamente ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte exclusivamente de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo»⁶³.

Perfilho o entendimento de CALVÃO DA SILVA pelas razões acima enunciadas e porque assim se conseguirá alcançar uma harmonização entre a legislação nacional em matéria de acidentes de viação e as várias diretivas sobre o seguro obrigatório automóvel⁶⁴, na medida em que não se deve olvidar que uma tal conciliação não poderá passar pela eliminação do efeito útil das diretiva e da lógica indemnizatória daquele seguro, principalmente quando o mesmo sentido se retira da própria norma

⁶³ SILVA, Calvão da, *ibidem*, p.52.

⁶⁴ Neste sentido está MONTEIRO, Sinde - Direitos dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil, *in* Revista de Legislação e de Jurisprudência, Ano 142º (2012), p.99: «isto não tem de produzir o efeito de afastar completamente a aplicação das regras da culpa do lesado. Apenas visa impedir que por considerações ligadas ao direito da responsabilidade certas categorias de lesados fiquem, digamos, “à partida” privadas da proteção do seguro. Daí que sempre se tenha afirmado que a redução da indemnização tem de ser possível em “circunstâncias excepcionais”, “com base numa apreciação individual” da conduta do lesado». Em conformidade com o TJUE no acórdão de 9/06/2011, processo de reenvio prejudicial nº C-409/09, nº 29 e 35: “como o Tribunal de Justiça já precisou, as referidas directivas ficariam privadas desse efeito se, apenas com fundamento na contribuição da vítima para a produção do dano, uma regulamentação nacional, definida com base em critérios gerais e abstractos, recusasse à vítima o direito de ser indemnizada pelo seguro automóvel obrigatório ou limitasse esse direito de modo desproporcionado (v., neste sentido, acórdão Candolin e o., já referido, n.º 29). Por conseguinte, só em circunstâncias excepcionais, com base numa apreciação individual, a extensão da indemnização da vítima poderá ser limitada (acórdão Candolin e o., já referido, n.º 30) (...) Em face das considerações precedentes, há que responder à questão submetida que Primeira, Segunda e Terceira Directivas devem ser interpretadas no sentido de que não se opõem a disposições nacionais do domínio do direito da responsabilidade civil que permitem excluir ou limitar o direito da vítima de um acidente de exigir uma indemnização a título do seguro de responsabilidade civil do veículo automóvel envolvido no acidente, com base numa apreciação individual da contribuição exclusiva ou parcial dessa vítima para a produção do seu próprio dano”, posição que manteve no despacho de 21/03/2013 no âmbito do processo de reenvio prejudicial nº C-96/12, no seu nº 36: “há que concluir que uma legislação nacional como a que está em causa no processo principal não afeta a garantia, prevista no direito da União, de que a responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, determinada de acordo com o direito nacional aplicável, esteja coberta por um seguro conforme com a Primeira, Segunda e Terceira Directivas (v. acórdãos, já referidos, Carvalho Ferreira Santos, n.º 44, Ambrósio Lavrador e Olival Ferreira Bonifácio, n.º 34, e Marques Almeida, n.º 38)”.

do art.505º. Pelo exposto, impõe-se a necessidade de uma reformulação da interpretação que tradicionalmente é dada ao art.505º por forma a englobar somente aquelas condutas dos lesados que, pela sua exclusividade na verificação do acidente, justifiquem a denegação da responsabilidade do lesante, o que “exige a adopção de um critério valorativo que considere a fragilidade dos menores no tráfego, que secundarize as noções clássicas ligadas à responsabilidade individual, que acompanhe os modelos mais protectores presentes noutros ordenamentos, que confira protagonismo ao seguro e ao Fundo de Garantia e que circunscreva a exoneração do detentor às condutas conscientes do lesado, reveladoras de um desleixo com a sua própria protecção”⁶⁵. Quebra-se, desta forma, um sistema que tradicionalmente permitiria a exclusão da prestação da seguradora quando a vítima seja *corresponsável* pelos danos que veio a sofrer, e alcança-se uma solução que permite que a indemnização coberta pelo seguro obrigatório automóvel só seja limitada em função de uma apreciação individual do comportamento da vítima assente na sua efetiva contribuição para o dano através do concurso entre risco do lesante e culpa (ou facto) do lesado, permitindo, deste modo, alcançar uma maior justiça material no direito positivo.

⁶⁵ PROENÇA, Brandão – Acidentes de Viação e Fragilidade por Menoridade (para uma nova conformação normativa), *in* JURIS ET DE JURE – Nos 20 anos da Faculdade de Direito da UCP (1998), p.110.

6. Transporte a título gratuito e por virtude de contrato

No que respeita aos beneficiários da responsabilidade objetiva emergente da circulação de veículos, o art.504º, nº1 vem consagrar que a mesma aproveita não só a terceiros, enquanto pessoas alheias a uma tal atividade embora expostas aos seus perigos, como também às pessoas que nos veículos sejam transportadas⁶⁶, estabelecendo, todavia, uma distinção ao nível da amplitude dos danos indemnizáveis entre o transporte gratuito e o transporte por virtude de contrato. Dispõe o nº2 deste artigo que “no caso de transporte por virtude de contrato, a responsabilidade abrange só os danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas”, e o seu nº3 que “no caso de transporte gratuito, a responsabilidade abrange apenas os danos pessoais da pessoa transportada”, pelo que, note-se, este nº3 do art.504º foi um acréscimo proveniente do Decreto-Lei nº14/96, de 6 de Março, sendo que até aí apenas os danos causados nos termos do nº2 é que gozavam da tutela objetiva que este artigo prevê, sendo que, nas hipóteses de transporte gratuito, o transportador responderia apenas, nos termos gerais do art.483ºss., pelos danos que *culposamente* provocasse.

Impõe-se, portanto, uma distinção entre estes dois tipos de transporte. Nas palavras de ANTUNES VARELA, “o transporte diz-se gratuito, sempre que à prestação do transportador não corresponde, segundo a intenção dos contraentes, um

⁶⁶ Porquanto “estamos, na verdade, no campo da responsabilidade objectiva ou pelo risco, em que o legislador teve por bem, no uso da sua liberdade de conformação, não estender, limitando-o, a certas pessoas o direito a indemnização nos termos em que lho reconhece em caso de responsabilidade por facto ilícito culposo ou nos termos gerais” – acórdão do STJ de 25/06/2009, proc. nº286/09.5YFLSB.

correspetivo da outra parte, pouco importando que o transportador tenha qualquer interesse (moral, espiritual, ilícito, etc.) na prestação realizada”⁶⁷, pelo que sempre que assim não seja, estar-se-á perante um transporte por virtude de contrato. VAZ SERRA, por sua vez, entende que o transporte gratuito será “aquele em que não tem interesse o transportador”⁶⁸, procurando ir mais além ao atender à causa motivadora do transporte. Esta orientação acaba por ser mais restritiva, exigindo um verdadeiro espírito de generosidade e não somente a inexistência de um qualquer correspetivo para que se possa qualificar um transporte como gratuito.

A posição de ANTUNES VARELA espelha uma ótica contratualizada assente num prisma patrimonial, que corresponde à transposição do critério de distinção entre ato oneroso e ato gratuito para este campo da responsabilidade extracontratual. Mas será operável uma transposição pura e simples das noções elaboradas no domínio dos contratos para o campo da responsabilidade civil extracontratual?⁶⁹ Ou será justamente com base nessa contraposição de natureza contratual que se fundamenta a distinção? A verdade é que “as pessoas *transportadas*, mesmo que o façam ao abrigo de um contrato *oneroso* de transporte, terão direito à ressarcibilidade dos danos sofridos em consequência dos riscos próprios do veículo, invocando a responsabilidade objetiva do artigo 503.º e não a responsabilidade contratual”⁷⁰, pelo que a falta de uma definição legal no âmbito desta responsabilidade faz com que a referência ao transporte por virtude de *contrato* nos

⁶⁷ VARELA, Antunes, op. cit., p.672.

⁶⁸ SERRA, Vaz – Supremo Tribunal de Justiça: acórdão de 26 de Julho de 1968, in Revista de Legislação e de Jurisprudência, Ano 102, nº3382 (1969), p. 301.

⁶⁹ Neste sentido está RIBEIRO, Joaquim de Sousa – O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidentes de viação (1980), p.87: “nada (...) nos impõe, à partida, a aceitação acrítica de conceitos elaborados para fins contratuais, sem procurar averiguar da sua adequação a um específico projecto normativo que nada tem a ver com a disciplina dos contratos”.

⁷⁰ ALMEIDA, Dário Martins de – Manual de Acidentes de Viação, 3ª ed. (1987), p.343.

remeta para as noções contratuais. Mas será que com a expressão “transporte por virtude de contrato” se procurou abranger quer o contrato oneroso como o contrato gratuito, ou a contraposição do transporte contratado com o transporte gratuito já contém, implicitamente, a exclusão no âmbito do primeiro de todos aqueles transportes que auferem de gratuitidade?

A classificação destes tipos de transporte passará pela averiguação da *ratio* da respetiva distinção. Para JOAQUIM DE SOUSA RIBEIRO a intenção normativa que estava na base da redação do art.504º anterior ao Decreto-Lei nº14/96 assentava na ideia de que é “o móbil desinteressado da conduta do transportador que justifica a limitação da sua responsabilidade aos casos de culpa (...) ou seja, o transporte só deverá ser considerado gratuito quando não corresponda a qualquer interesse do transportador, quando, numa palavra, seja efetuado no exclusivo interesse do transportado”⁷¹. Mas assim o transporte gratuito teria um âmbito muito reduzido porquanto até na mera boleia, que corresponde indiscutivelmente a uma atuação gratuita, se poderá averiguar de um qualquer interesse moral por parte do transportador, e que implicaria a exclusão da mesma no âmbito do transporte gratuito. Será a falta de interesse do transportador a razão fundamental que esteve na base para a previsão, quanto a esta categoria de transporte, de um regime mais favorável ao lesante?

Em contraposição defendia-se que a diferenciação do art.504º tinha na sua base o facto de o transportado gratuitamente assumir voluntariamente o risco inerente à utilização da viatura, não sendo por isso protegido pela responsabilidade

⁷¹ RIBEIRO, Joaquim de Sousa – O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidentes de viação, op. cit., p.92.

objetiva. Todavia, este entendimento não merece acolhimento⁷² na medida em que o mesmo se poderá dizer em relação ao transportado em virtude de contrato. O critério do *interesse* também peca por se tornar demasiado flexível, permitindo que uma mesma situação tenha qualificações diferentes unicamente com base num hipotético interesse, que pode até ter origem religiosa, por parte do transportador. Creio que não está em causa o interesse no transporte, mas sim a inexistência de contrapartida pelo ato de transporte, independentemente de um eventual interesse do transportador⁷³. Simplesmente, se pelo ato de transporte o transportado não oferece ao transportador qualquer contrapartida, é aquele quem tira proveito da atividade de utilização do veículo e, como temos vindo a dizer, os danos resultantes dos riscos inerentes à utilização de veículos terão de ser suportados por quem dessa utilização usufrui. De forma simplista, o risco pertence àquele que tira proveito da atividade, utilizando o veículo no seu interesse, de modo que não havendo um corresponsivo do transporte, quem tira proveito do mesmo é o transportado gratuitamente. Por outro lado, se o transportado oferece contrapartidas – monetárias ou não – pelo ato de transporte já será o transportador quem tira proveito daquela utilização, assumindo um risco acrescido na medida em que, sem embargo dos riscos próprios da circulação de veículos, ainda existe um risco acrescido e que deriva do facto do transportador tirar proveitos da utilização do seu

⁷² Uma tal lógica permitiria a exclusão do mero peão do âmbito da tutela objetiva com base no argumento de que ele aceita os riscos quando transita nas vias de circulação, sem falar que esta posição não permite resolver a querela da distinção. Neste sentido está o acórdão do TRP de 18/11/2008, proc. nº0825365: “A exclusão da responsabilidade objectiva no caso do transporte gratuito não se fundava na ideia de que, aceitando a liberalidade, a pessoa transportada aceitou voluntariamente o risco inerente à utilização do veículo. Mas na ideia (objectiva) da injustiça que constituiria a imposição da responsabilidade sem culpa a quem forneceu o transporte sem nenhum corresponsivo, as mais das vezes por mero espírito de liberalidade”.

⁷³ Neste sentido está VARELA, Antunes, op. cit., p.672, nota3: “nenhuma razão séria existe, no entanto, para nos afastarmos, neste domínio dos acidentes de viação, da distinção clássica da gratuitidade e da onerosidade, entrando no verdadeiro labirinto dos puros motivos de cada uma das partes”.

veículo através do transporte de pessoas e/ou coisas e mercadorias, sendo ele aquele que usufrui das principais vantagens da circulação do veículo.

Parece que a *ratio* está no saber quem é que tira proveito da atividade, resposta que se encontrará na existência ou não de *contrapartidas por parte do transportado* pelo ato de transporte. A ser assim, a distinção entre transporte gratuito e transporte por virtude de contrato, terá de ser aferida através da contraposição entre o transporte gratuito e o transporte oneroso, até porque o mesmo sentido resulta das expressões utilizadas na norma já que, ao generalizar a todo o tipo de transporte gratuito, está a excluir do âmbito do transporte por virtude de contrato aquele transporte que, ainda que contratado, seja gratuito por não existir qualquer tipo de contrapartida por parte do transportado. Assim, tanto será transporte gratuito o prestado por mera benevolência ou cortesia, como aquele que resulte de contrato de transporte gratuito⁷⁴, sendo que pela mesma lógica também será gratuito o transporte por dever sempre que não se possa indagar da existência de um qualquer corresponsável do ato de transporte por parte do transportado (como o pai que leva o filho).

Contudo, a Diretiva nº90/232/CEE de 14 de Maio de 1990 veio prever a obrigatoriedade do seguro de responsabilidade civil automóvel cobrir os *danos pessoais* causados a todos os *passageiros* (com exceção dos sofridos pelo condutor),

⁷⁴ Neste sentido está VARELA, Antunes, op. cit., p.673: “O regime geral da responsabilidade (baseada na culpa) valia tanto para a hipótese de o transporte gratuito assentar sobre um contrato, como para o caso vulgaríssimo de ele corresponder apenas a um acto (não vinculativo) de cortesia ou de complacência com certos usos (boleia)”; assim como o STJ no acórdão de 05/05/1992, proc. nº 081160: “o n. 2 do artigo 504 do Código Civil aplica-se também aos casos em que se não convencionou qualquer contrato de transporte, pois o transporte gratuito tanto pode ter origem num contrato como provir de actos de mera tolerância ou cortesia (...) transporte gratuito é aquele que não é renumerado, nem é feito no interesse do transportador; se o transporte é feito para obter do transportado algum proveito, não pode falar-se na sua gratuitidade”.

o que levou às alterações sofridas com o Decreto-Lei nº14/96 e à atual redação do art.504º por força da imposição dessa transposição para o nosso ordenamento jurídico em virtude do princípio da interpretação conforme, mas também pelo facto de, havendo esta dimensão do seguro automóvel ao nível comunitário, em vista à respetiva harmonização com as nossas normas relativas à responsabilidade emergente de acidente de viação impõe-se, naturalmente, que o transportador responda nos mesmos termos pois, como já se tem vindo a dizer, a seguradora só responde *se e na medida* da responsabilidade do segurado⁷⁵, pelo que se o seguro cobre os danos resultantes de uma responsabilidade objetiva do transportador a título gratuito, terá de se efetivar a existência de uma tal responsabilidade na esfera jurídica do segurado/transportador.

A solução consagrada com a nova redação está consonante com o critério do proveito acima enunciado pois, havendo uma extensão mínima ao nível da cobertura dos danos causados aos passageiros (danos pessoais) resultante da criação de risco por quem utiliza o veículo, terá de ser tido em conta que o transporte gratuito nos termos supra analisados, porque realizado em proveito do transportado, implica que este também responda por esse risco de utilização do veículo e, conseqüentemente, os danos indemnizáveis circunscrevem-se ao mínimo exigido por lei. O mesmo se dizendo no caso de haver um corresponsável do ato de transporte (transporte oneroso) onde se constata uma limitação dos danos indemnizáveis, prevendo a cobertura somente dos danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas. Contudo, e porque nesta situação existe para o transportador,

⁷⁵ Neste sentido está o acórdão do STJ, cit. nota 62: “O segurador, como garante da responsabilidade do segurado, responde na medida em que for responsável o segurado e/ou as demais pessoas cuja responsabilidade seja garantida pelo contrato de seguro”.

a par do risco de utilização do veículo, um risco acrescido derivado da exploração do seu veículo, a cobertura dos danos já será mais alargada do que aquela que resulta do transporte gratuito.⁷⁶

⁷⁶ Neste sentido está VARELA, Antunes, op. cit., p.670: “sendo o veículo utilizado para o transporte *contratado* de pessoas ou de coisas, duas situações de *risco* importava considerar: por um lado, o risco que corre quem, no seu próprio interesse, explora economicamente ou usa o veículo, para transportar outras pessoas, coisas ou mercadorias; por outro, o *risco* que cientemente também corre quem utiliza os veículos de circulação terrestre, para se deslocar. É justo que a lei onere de modo especial o transportador (visto ser ele quem tira as principais vantagens da actividade do veículo), mas sem fechar por completo os olhos à realidade do segundo risco, quando ele é gratuitamente oferecido, como sucede no transporte chamado por carona”.

7. Conclusão

Pelo exposto, será de concluir que o seguro obrigatório automóvel é benéfico não só por assegurar ao lesado a respetiva indemnização, mas também por obstar a que o receio de incorrer na obrigação de indemnizar impeça o eventual responsável de usufruir de uma tal atividade.

E é por se reconhecer a indispensabilidade deste seguro obrigatório que se torna mais evidente a necessidade de colmatar as falhas existentes ao nível da respetiva uniformização com as nossas normas do Código Civil, e que acima já foram profundamente criticadas.

Assim, terá de se ter em atenção que, antes de qualificar uma determinada situação como acidente de viação, a mesma terá de se consubstanciar num verdadeiro acidente com todas as características positivas e negativas enunciadas no capítulo 2. Daí que, creio, seja de concluir que um acidente provocado por dolo direto não possa sequer ser considerado como um verdadeiro acidente pois, contrariamente à jurisprudência maioritária, sou do entendimento de que a proteção do lesado conferida pelo seguro obrigatório não demonstra argumento bastante para uma tal inclusão.

A exclusão do âmbito de proteção do seguro obrigatório dos danos emergentes da responsabilidade dos ciclistas é um problema que também carece de solução porquanto não se alcança motivo suficiente para, excluindo-os da obrigação de seguro, os onerar com um regime baseado no risco, pelo que a manter-se a aplicação de um tal regime dever-se-ia impor, igualmente, a obrigação de seguro.

Contudo, não sendo este o entendimento comunitário, penso que será de desonerar os ciclistas de um regime assente no risco.

Por sua vez, contestados que foram os argumentos justificativos de um tratamento diferenciado do condutor-comissário, será de concluir que existe um problema de incompatibilidade entre o assento nº1/80 e aqueles que lhe seguiram e um certo menosprezo relativamente ao potencial desrespeito pelo princípio da igualdade, impondo-se, neste sentido, um tratamento mais rigoroso.

No que concerne à admissão de um concurso entre o risco do lesante e a culpa (ou facto) do lesado, a exposição efetuada remete-nos para a necessidade de uma interpretação atualista do art.505º por forma a garantir uma harmonia com o diploma do seguro obrigatório que permita viabilizar o seu efeito útil de proteção dos lesados e alcançar uma maior justiça através de um sistema de repartição do dano mais rigoroso.

Finalmente, da perscrutação realizada quanto à diferenciação estabelecida no art.504º, nº2 e 3, resulta que a mesma tem na sua base a ideia de que o transportador deverá ser, em certa medida, desonerado da sua responsabilidade pelo risco sempre que a utilização do veículo esteja direcionada para o proveito do transportado, o que acontece sempre que não exista um corresponsável do ato de transporte. Sendo o transporte oneroso, já haverá uma maior cobertura ao nível dos danos indemnizáveis, resultado do risco acrescido que retira da utilização onerosa do veículo.

8. Bibliografia

- ALMEIDA, Dário Martins de, Manual de Acidentes de Viação, 3ª ed. Revista e Atualizada, Almedina, Coimbra, 1987.
- ALMEIDA, Moitinho de, Seguro obrigatório automóvel: o direito português face à jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, *in* Revista do CEJ, nº7, 2º semestre, 2007, p.55-72.
- COSTA, Mário Júlio de Almeida, O Direito das Obrigações, 12ª ed. Revista e Atualizada, 2ª Reimpressão, Almedina, Coimbra, 2013.
- LEITÃO, Luís Manuel Teles de Menezes, Direito das Obrigações, I, 10ª ed., Almedina, Coimbra, 2013.
- MARCELINO, Américo, Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil, 12ª ed. Revista e Ampliada, Petrony, Lisboa, 2014.
- MESQUITA, Maria José Rangel De, Seguro automóvel obrigatório e (des)protecção do lesado, *in* Cadernos de Direito Privado, nº25, Janeiro/Março, 2009, p.24-33.
- MONTEIRO, J. Sinde, Direitos dos Seguros e Direito da Responsabilidade Civil, *in* Revista de Legislação e de Jurisprudência, ano 142º, nº3977, Novembro/Dezembro, 2012, p.82-131.
- NOËL, Laetitia, La notion d'accident, *in* Revue Générale du Droit des Assurances, Tome 75, 2004, p. 309-333.
- PITÃO, José António de França, Seguro de Responsabilidade Civil Resultante da Circulação de Veículos Automóveis (Decreto-Lei nº291/2007, de 21 de Agosto) – Anotado: Remissões, Legislação Complementar, Jurisprudência e Doutrina, Almedina, Coimbra, 2008.

- PROENÇA, José Carlos Brandão, et al., Estudo dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, 1ªed., Universidade Católica Editora, Lisboa, 2002.
- PROENÇA, José Carlos Brandão, Direito das Obrigações: Relatório sobre o programa, o conteúdo e os métodos de ensino da disciplina, Publicações Universidade Católica, Porto, 2007.
- PROENÇA, José Carlos Brandão, Responsabilidade pelo risco do detentor do veículo e conduta do lesado: a lógica do “tudo ou nada”?, *in* Cadernos de Direito Privado, nº7, Julho/Setembro, 2004, p.19-31.
- PROENÇA, José Carlos Brandão, O tratamento mais favorável dos lesados culpados no âmbito dos danos corporais por acidentes de viação, *in* Estudo dedicados ao Prof. Doutor Mário Júlio de Almeida Costa, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2002.
- PROENÇA, José Carlos Brandão, A conduta do lesado como pressuposto e critério de imputação do dano extracontratual, Almedina, Coimbra, 1997.
- PROENÇA, José Carlos Brandão, Acidentes de Viação e Fragilidade por Menoridade (para uma nova conformação normativa), *in* JURIS ET DE JURE – Nos 20 anos da Faculdade de Direito da UCP, Porto, 1998. p.95-115.
- REBELO, António Jorge, Acidente de viação: regularização dos danos pelo seguro, 1ªed., Coimbra Editora, Coimbra, 2013.
- RIBEIRO, Joaquim De Sousa, O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidente de viação, *in* Estudos em Homenagem ao Prof. Doutor J.J. Teixeira Ribeiro, II, Universidade de Coimbra, Coimbra, 1979.
- RIBEIRO, Joaquim de Sousa, O ónus da prova da culpa na responsabilidade civil por acidentes de viação, Coimbra editora, Coimbra, 1980.

- SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Anotação ao Acórdão de 14 de Junho de 1966, *in* Revista de Legislação e Jurisprudência, ano 99º, nº 3332, 1966-1967, p.364.
- SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Fundamento da Responsabilidade Civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas), *in* Separata do «Boletim do Ministério da Justiça», nº90, Novembro. Lisboa, 1959, p.162-173.
- SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Supremo Tribunal de Justiça: acórdão de 26 de Julho de 1968, *in* Revista de Legislação e Jurisprudência, ano 102, nº3382, Maio, 1969, p. 298 ss.
- SILVA, Calvão da, Supremo Tribunal de Justiça: acórdão de 4 de Outubro de 2007, *in* Revista de Legislação e de Jurisprudência, ano 137º, Novembro/Dezembro, 2007, p.35-64.
- TRIGO, Maria Da Graça, Das presunções de culpa no regime de responsabilidade civil por acidentes de viação, *in* Cadernos de Direito Privado, nº32, Outubro/Dezembro, 2010, p.22-44.
- TRIGO, Maria Da Graça, Responsabilidade civil delitual por facto de terceiro, Coimbra Editora, Coimbra, 2009.
- VARELA, João de Matos Antunes, Das obrigações em geral, I, Reimpressão da 10ªed., Almedina, Coimbra, 2009.
- <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/b4f57c428e49f94a80257af700358741?OpenDocument>
- <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/e8f6e7da98b6faef802575b4003c51df?OpenDocument&Highlight=0,09A0512>

- <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/4b02c6fa91c38d5c8025729d005a16e3?OpenDocument>
- <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/4bebeb38ec6868e580257b7b003eb2bd?OpenDocument&Highlight=0,466%2F10.0PBBGC.P1>
- <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/e0c3606435adf99f80257b2b00596edc?OpenDocument&Highlight=0,1101%2F12.8TBMAI-A.P1>
- <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/9526781367b802358025784c004c9ec5?OpenDocument&Highlight=0,2217%2F08.0TBVRL.P1>
- <http://www.dgsi.pt/atco1.nsf/904714e45043f49b802565fa004a5fd7/53ae210b8f8c05158025682d00644a29?OpenDocument>
- <http://www.dgsi.pt/atco1.nsf/904714e45043f49b802565fa004a5fd7/44ae07f0854d3e438025682d0063f889?OpenDocument>
- <http://www.dgsi.pt/atco1.nsf/904714e45043f49b802565fa004a5fd7/6ca3648811f577998025682d0063f88a?OpenDocument>
- <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/51b495813a60ca2e8025717a004a204c?OpenDocument&Highlight=0,comiss%C3%A3o>
- <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/76e2576c7dfcd96b802572c20046e3d9?OpenDocument&Highlight=0,comiss%C3%A3o>
- WWW:URL:<http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=434&language=pt-PT>

- <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/32388306d8ba8a1480257b430054b609?OpenDocument>
- <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/f1e5bfa093a127d280257546005930d8?OpenDocument>
- <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf/c3fb530030ea1c61802568d9005cd5bb/6f5ab770957efe6e80257521003463e8?OpenDocument&Highlight=0,504%C2%BA>
- <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/150b7f650d821656802575e0004b50fd?OpenDocument&Highlight=0,504%C2%BA>