



Flávia Catarina Melo da Cunha
Orientador: Prof. Dr. João Calvão da Silva

O Transporte Gratuito

Responsabilidade Civil em Acidentes de Viação

Dissertação em Ciências Jurídico-Forenses

2014



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Flávia Catarina Melo da Cunha

Orientador: Prof. Dr. João Calvão da Silva

O Transporte Gratuito

Responsabilidade Civil em Acidentes de Viação

Dissertação em Ciências Jurídico-Forenses

2014



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Agradecimentos

À minha mãe, pelo apoio incondicional. E ao meu pai – porque a soube escolher e –, pelo espírito crítico incessante.

Ao Prof. Dr. João Calvão da Silva, por ter estado sempre presente, por ter sido uma ajuda incomensurável e pela partilha absoluta de sabedoria.

Ao Gu, porque sem ele tudo teria sido mais difícil.

Ao Sr. Dr. António Ferreira de Cima, por ser um amor de Patrono e pela compreensibilidade demonstrada ao longo desta “diligência”.

Ao Sr. Dr. França Pitão, pela amabilidade, pela simpatia e pelo esclarecimento.

À Magda, a madrinha que esclarece dúvidas de madrugada e que tornou direito mais acessível.

À Tita, pela tradução de textos intermináveis em prazo record.

À Anaísa, pelo *full support*.

Ao Marcelo Fagundes, à Ana João Gomes, à Diana Seabra, à Joana Pereira e ao Leandro Marques pelo “*never give up*” a toda a hora.

Ao Tiago Oliveira, por me levar a querer fazer sempre mais e a ser sempre melhor.

Introdução

A presente dissertação tratará o problema (sempre actual) do transporte gratuito. De facto, talvez seja mais actual do que nunca, uma vez que, a evolução (a par da colossal industrialização), tornou o automóvel um bem essencial, um verdadeiro veículo não só de transporte, como de comunicação. Hoje em dia, quase todas as famílias – senão quase todos os maiores de idade – possuem, pelo menos um, automóvel. Desta feita, os acidentes de viação tornam-se frequentes – diários, diga-se!

A este facto, acresce um outro, de igual ou maior relevo: a crise económica com que quase todas as pessoas se deparam neste momento. Esta crise leva a que a ideia da “boleia” tenha sido retomada, e tenha passado, de novo, a ser uma prática comum.

O que se pretende nesta dissertação é saber qual será a responsabilidade do transportador gratuito, ou seja, do chamado transportador de cortesia, no caso de ocorrer um acidente de viação.

Pretende saber-se se aquele transportado cortês responderá, e se sim a que título, pelos danos ocorridos em virtude de acidente, no transportado a título gratuito. Para se chegar àquela resposta será necessário percorrer um longo e lógico caminho, começando por saber se se inserirá no âmbito da responsabilidade contratual ou extracontratual; no âmbito da responsabilidade subjectiva ou objectiva.

Definiremos, então, o transporte gratuito, vulgo transporte de cortesia, a fim de saber de que se trata e quais as características que o distinguem, nomeadamente, do transporte oneroso. Teremos de procurar saber se existe alguma diferença entre transporte gratuito em virtude de contrato e transporte gratuito no caso de ausência de contrato.

Depois disto, haveremos de perceber qual será o papel do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel. Se ele tem ou não alguma influência – no âmbito das coberturas asseguradas aos transportados – naquela espécie de transporte, ou se ela se afigura excluída em caso de transporte gratuito.

Para isto teremos de percorrer toda a evolução comunitária em sede de protecção no âmbito acidentes de viação – as Directivas Automóveis. Bem como teremos de

contrapor o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel ao regime vigente no Código Civil, relativo à responsabilidade em sede de acidentes causados por veículos.

Será uma longa jornada – compensatória, assim o esperamos!

Capítulo 1º – Da Responsabilidade Civil

1. Noção (simplista) de Responsabilidade Civil

A figura da responsabilidade civil reveste uma colossal importância sendo “uma das fontes das obrigações.”¹

“A *responsabilidade civil* consiste na obrigação de reparar os danos sofridos por alguém. Trata-se de *indemnizar* os prejuízos de que esse alguém foi vítima. Fala-se de indemnizar porque se procura tornar o lesado *indemne* dos prejuízos ou danos, *restituindo a situação* que existiria se não se tivesse verificado o evento causador destes.”^{2, 3}

A responsabilidade civil poderá ter índole contratual ou extracontratual, sendo que, extracontratualmente, poderá revestir a forma de responsabilidade civil objectiva ou subjectiva.

2. Responsabilidade Civil Contratual e Extracontratual

ANTUNES VARELA vem dar nota que “na rubrica da *responsabilidade civil* cabe tanto a responsabilidade proveniente da *falta de cumprimento das obrigações* emergentes dos contratos, de negócios unilaterais ou da lei (*responsabilidade contratual*), como a resultante da *violação de direitos absolutos ou da prática de certos actos que, embora lícitos, causam prejuízo a outrem (responsabilidade extracontratual)*”. Esta “assente na violação de deveres *gerais* de abstenção, omissão ou não ingerência, correspondentes aos

¹ Cfr. LOPES, Maria Clara, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987, pág. 19.

² Cfr. TELLES, Inocêncio Galvão, *Direito das Obrigações*, 7ª edição, Coimbra Editora, 2010, pág. 208.

³ Vide: JORGE, Fernando de Sandy Lopes Pessoa, *Ensaio sobre os Pressupostos da Responsabilidade Civil*, Editora Almedina, 1999, págs. 44 e 45: “A nosso ver, portanto, a responsabilidade civil configura-se como obrigação, entendimento que se ajusta à tradição de incluir o delito entre as fontes das obrigações, que o novo Código mantém. Nesse sentido, pode ainda invocar-se o artigo 483.º, no qual se declara que o autor do acto ilícito “fica obrigado a indemnizar”, e os artigos 562.º e seguintes, ao regularem a modalidade especial de *obrigação de indemnização* [...].

A responsabilidade civil consiste, pois, numa *obrigação de indemnizar*”.

direitos absolutos”; aquela “resultante do não cumprimento, *lacto sensu*, dos deveres relativos próprios das obrigações, incluindo os deveres acessórios de conduta, ainda que impostos por lei, no seio da complexa relação obrigacional”.⁴

Seguindo o Sr. Professor, notamos que as duas formas de responsabilidade são tratadas, de facto, em locais distintos, sendo que, ao passo que a responsabilidade extracontratual vem regulada nos artigos n.ºs 483.º e seguintes do Código Civil – no capítulo relativo às fontes das obrigações –, a responsabilidade contratual vem regulada nos artigos n.ºs 798.º e seguintes do Código Civil – no capítulo relativo ao cumprimento e incumprimento das obrigações.

Muito embora seja esta a sistematização do Código Civil, “como há, todavia uma série de problemas comuns às duas fontes de responsabilidade [...] o Código tratou-os conjuntamente, ao fixar o regime próprio da *obrigação de indemnizar*, a que ambas podem dar lugar (artigos 562.º e segs.)”. Acresce a isto que, “apesar de nítida distinção conceitual existente entre as duas variantes da responsabilidade civil, a verdade é que elas não constituem [...] *compartimentos estanques*. Pode mesmo dizer-se que, sob vários aspectos, responsabilidade contratual e responsabilidade extracontratual funcionam como verdadeiros *vasos comunicantes*”. Quer isto dizer que um mesmo acto pode envolver, em simultâneo, responsabilidade contratual e responsabilidade extracontratual, pense-se num agente que viole uma obrigação e infrinja, ao mesmo tempo, um *dever geral de abstenção*. Também pode acontecer que “a mesma ocorrência acarrete para o autor, quer responsabilidade civil, quer responsabilidade criminal, consoante o prisma sob a qual a sua conduta seja observada”.⁵

⁴ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Vol. I, 10ª edição, Editora Almedina, 2009, págs. 519 a 522.

⁵ Vide: TELLES, Inocêncio Galvão, Ob. Cit., pág. 209: “A *responsabilidade civil* não se confunde com a *responsabilidade criminal* nem com a *responsabilidade disciplinar*. Giram em órbitas diversas. Podem existir separadamente uma das outras mas também podem coexistir. Pode-se ficar sujeito só a uma delas, ou a duas ou até às três simultaneamente.

A *responsabilidade civil* obedece, como se viu, à preocupação de *reparar patrimonialmente* um dano sofrido por uma pessoa. O que se tem em vista é restituir pessoas lesadas ao gozo dos seus interesses ofendidos ou interesses equivalentes.

A *responsabilidade criminal* apresenta carácter diverso. Supõe a ofensa de interesses que pela sua importância se consideram como da própria colectividade. Há aí um *objectivo de defesa social*. Pretende-se defender a sociedade contra actos que a atingem em aspectos fundamentais, actos que pela sua gravidade são qualificados como *crimes* e sujeitam os respectivos autores a providências diferentes da simples indemnização patrimonial. Essas providências são *penas criminais* ou *medidas de segurança*, que têm fins de *prevenção geral ou especial*, através da intimidação e da readaptação do criminoso, ou de castigo, através da expiação do acto culposo cometido.

2.1 Responsabilidade Civil Subjectiva e Objectiva

A responsabilidade civil extracontratual, que, como vimos, vem regulada nos artigos n.ºs 483.º e seguintes do Código Civil, pode dividir-se em duas espécies com características e consequências diversas: a responsabilidade civil subjectiva e a responsabilidade civil objectiva.

Na responsabilidade subjectiva o agente responde em virtude da sua culpa, sendo aquela culpa pressuposto desta espécie de responsabilidade. Nas palavras de MARIA CLARA LOPES, a responsabilidade subjectiva “pressupõe portanto um juízo de reprovabilidade pessoal da conduta do agente que assenta nonexo entre o facto e a vontade do autor”.⁶

Para que, no caso concreto, se verifique a existência de responsabilidade subjectiva, é necessário que tenha havido um *facto voluntário do agente* e é necessário que esse facto seja susceptível de *violar* direitos alheios ou de *agir contra* disposições legais, infringindo objectivamente qualquer das regras disciplinadoras da vida social. Tem ainda de existir um nexode *imputação* do facto do lesante. Mesmo verificados estes três requisitos, o facto (ilícito e culposo) tem ainda de ser *danoso*. E, para que o agente responda com base naquele tipo de responsabilidade, terá de existir um nexode *causalidade* entre o facto praticado pelo agente e o dano sofrido pela vítima – teremos de estar perante um facto, ilícito, culposo causal e danoso (cfr. artigo 483.º do Código Civil).⁷

“A culpa, como pressuposto da responsabilidade, é a regra fundamental do nosso sistema jurídico, afirmada no artigo 483.º do Código Civil, sendo indiscutível que «só existe obrigação de indemnizar independente de culpa nos casos especificados na lei (n.º 2)».⁸ Esta deverá ser apreciada em abstracto pela conduta de um *bonus pater familiae* e em concreto pela figura real do lesante (cfr. n.º 2 do artigo 487.º do Código Civil). E pode

Outra ainda é a natureza da *responsabilidade disciplinar*, que visa reagir contra a infracção de deveres impostos pela integração em determinado agrupamento mais restrito, como é por ex. Um serviço público ou uma escola. Esta outra responsabilidade efectiva-se também por meio de penas, mas distintas das penas criminais – as chamadas *penas disciplinares*”.

⁶ Cfr. LOPES, Maria Clara, Ob. Cit., pág. 22.

⁷ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 525 e 526.

⁸ Cfr. SILVA, João Calvão da, *Responsabilidade Civil do Produtor*, Dissertação de Doutoramento em Ciências Jurídicas na Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Almedina, 1990, pág. 359.

revestir a forma de dolo, se se trata de um acto volitivo; ou de negligência ou mera culpa, se se trata de uma “omissão do dever de diligência exigível que impediu a prática do facto ilícito que causou o dano”.⁹

Será o lesado que terá o ónus de provar a culpa do autor da lesão (salvo havendo presunção legal de culpa), conforme resulta do disposto no n.º 1 do artigo 487.º do Código Civil.

Na responsabilidade objectiva, o agente é responsável independentemente de culpa, prescindindo-se, nestes casos daquele pressuposto, característico da vertente subjectiva da responsabilidade civil (cfr. artigo 499.º e seguintes do Código Civil). E, a admissão deste tipo de responsabilidade, “traduz o reconhecimento da inadequação e insuficiência da culpa como fundamento único e exclusivo da responsabilidade civil”.¹⁰

Apenas existe responsabilidade civil objectiva nos casos previstos na lei, respondendo o agente sem culpa em casos de responsabilidade pelo risco ou em casos de responsabilidade por factos lícitos. Relativamente a esta última, o ANTUNES VARELA diz-nos que “o acto (lesivo) pode ser lícito, porque visa satisfazer um interesse *colectivo* ou o interesse qualificado de uma pessoa de direito privado”, contudo, pode, simultaneamente, “não ser justo [...] que ao interesse colectivo, ou ao interesse qualificado da pessoa singular, se sacrifique, sem nenhuma compensação, os direitos de um ou mais particulares, ou os bens de uma outra pessoa, que sejam atingidos pela prática do acto”.^{11, 12}

MARIA CLARA LOPES diz, e bem, que esta responsabilidade “pressupõe a *prática de um facto lícito, que cria ou mantém um risco* [...]. A *prática do facto lícito* cria um proveito próprio ao agente, que deve suportar as consequências do seu emprego, já que delas colhe benefício”, afinal de contas *ubi commoda, ibi incommoda*.¹³

⁹ Cfr. LOPES, Maria Clara, Ob. Cit., pág. 22.

¹⁰ Cfr. SILVA, João Calvão da, Ob. Cit., pág. 372.

¹¹ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 715 e 716.

¹² Como exemplo flagrante de caso de responsabilidade por factos ilícitos temos as expropriações. Relativamente ao regime aplicável à responsabilidade por factos ilícitos, aquele dependerá do caso concreto em análise, não havendo um regime geral. Vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 717: “Em lugar de estabelecer um regime comum aplicável à generalidade das situações deste tipo, a lei preferiu deixar a disciplina de cada uma delas entregue ao seu condicionalismo específico. Elas terão, portanto, o regime que mais lhes convém, de acordo com as normas aplicáveis a cada caso”.

¹³ Cfr. LOPES, Maria Clara, Ob. Cit., pág. 23.

Capítulo 2.º – Da Responsabilidade Civil em Acidentes de Viação (à luz do Código Civil)

1. Responsabilidade Subjectiva

Se, num acidente de viação, se verificarem todos os pressupostos da responsabilidade civil subjectiva, tendo o agente praticado um facto ilícito e culposo, que seja tanto causal como danoso, então ele responderá com base no artigo 483.º do Código Civil. Assim sendo, indemnizará o lesado por todos os danos resultantes dessa violação.¹⁴

Vale aqui tudo quando se disse *supra* a propósito deste tipo de responsabilidade.¹⁵

2. Responsabilidade Objectiva

No domínio dos acidentes de viação vigora o princípio da *responsabilidade objectiva*, fundada no *risco*. De facto, a responsabilidade pelo risco, nas palavras de VAZ SERRA, é “a mais vasta e importante categoria de casos de responsabilidade objectiva”. Aqui – na responsabilidade pelo risco – e seguindo as palavras daquele autor, a imposição a alguém de uma responsabilidade independente de culpa impõe-se porquanto a pessoa “exerce uma actividade criadora de perigos especiais, devendo, assim, responder pelos danos causados por essa actividade” e responde na medida em que, ainda que a actividade não se vislumbre culposa, deverá compensar as “vantagens que tira dela.”

Para VAZ SERRA, “é esta, designadamente, a razão de ser do regime da responsabilidade objectiva consagrado, entre nós, em matéria [...] de acidentes de viação”.¹⁶

¹⁴ “No domínio da responsabilidade civil por factos ilícitos, basta, para provar a culpa, que o lesado possa estabelecer factos que, segundo os princípios da experiência geral, tornem muito verosímil a culpa”, acresce a isto que “feita tal prova pelo lesado, impõe-se ao condutor ou agente do facto ilícito, ou demandado, fazer a contraprova, no sentido de demonstrar que a contravenção foi estranha à sua vontade ou que não foi determinante para o desencadeamento do facto danoso”, cfr. Acórdão do S.T.J., de 20 de Novembro de 2003.

¹⁵ Vide *supra*: Capítulo 1.º, ponto 2.1.

¹⁶ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Boletim do Ministério da Justiça, n.º 90, págs. 22 e 23.

As regras relativas à responsabilidade objectiva revestem, assim, particular importância no âmbito dos acidentes de viação, nomeadamente, o princípio geral consagrado no artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil, dizendo que “aquele que tem 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 do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação”.¹⁷

2.1 Pessoas que Respondem pelos Danos

Via de regra, o responsável pelos danos causado pelo veículo é o próprio dono do mesmo. Percebe-se porquê: já que o dono do veículo é a pessoa que goza das especiais vantagens por ele proporcionadas, é normal que deve ser ele a responder por possíveis prejuízos que desse gozo advierem.¹⁸

Contudo, nem sempre o dono do veículo é a pessoa que o está a utilizar. Justificar-se-á, nesses casos, aquela regra? Não nos parece. Pois bem, já que “o uso e o *domínio formal* do veículo podem andar dissociados”, o legislador apresentou um critério de identificação da “pessoa do responsável”: esta terá de ter a *direcção efectiva do veículo* e tem de o utilizar no seu *próprio interesse* (cfr. artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil).^{19, 20, 21}

¹⁷ “Provando apenas que ocorreu um acidente de viação em que interveio um veículo e em consequência do qual veio a falecer um passageiro não pode concluir-se pela verificação de todos os pressupostos da responsabilidade civil objectiva”, cfr. Acórdão da Relação do Porto, de 18 de Novembro de 2004.

¹⁸ Note-se que, como observa CALVÃO DA SILVA, à lista dos possíveis danos causados em acidentes de viação há hoje que acrescentar a empresa fabricante do veículo, quando o acidente resulte de vícios de concepção ou de fabrico, cfr. SILVA, João Calvão da, Ob. Cit., págs. 467 e 468.

¹⁹ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 656.

²⁰ “A direcção efectiva do veículo é o *poder real (de facto) sobre o veículo*, mas não equivale à ideia grosseira de *ter o volante nas mãos*. [...]. Tem a direcção efectiva do veículo a pessoa que, *de facto*, goza ou usufrui as vantagens dele, e a quem, por essa razão, especialmente cabe controlar o seu funcionamento (vigiar a direcção e as luzes do carro, afinar os travões, verificar os pneus, controlar a sua pressão, etc.). Dá-se, *brevitatis causa*, o nome de *detentor* a quem tem a direcção efectiva sobre o veículo – elemento *fundamental* que serve de suporte legal à responsabilidade objectiva na circulação terrestre. [...].

O segundo requisito – *utilização no próprio interesse* – visa afastar a responsabilidade *objectiva* daqueles que, como o comissário, utilizam o veículo não no seu próprio interesse, mas em proveito ou às ordens de outrem (o comitente)”, cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 657 e 658.

²¹ Vide ALARCÃO, Rui de, *Direito das Obrigações*, Colecção Faculdade de Direito UAN, Luanda, 1999, pág. 214: “Já inversamente faltará este segundo requisito (em relação ao detentor habitual), bem como a direcção efectiva, no caso de uso não autorizado, como quando há furto ou utilização abusiva, cabendo então a direcção efectiva a quem, *de facto* (mesmo sem título jurídico), detém a coisa. Aqui sim, pode dizer-se que o detentor habitual perdeu o controle sobre a fonte dos riscos.

Já se percebeu que, nem sempre, o dono do veículo responderá pelos danos por este causados. Desta feita, alerta-nos ANTUNES VARELA que se terá de ter em atenção não só a responsabilidade do detentor, mas também a responsabilidade do condutor – se este conduzir o veículo por conta de outrem. Ora, o condutor não responderá “*se provar que não houve culpa da sua parte*”. E, havendo culpa dele, nos termos do artigo 500.º, n.º 3, do Código Civil, responderá, também, solidariamente, o detentor do veículo.²²

2.2 Danos Indemnizáveis

A pessoa responsável será obrigada a indemnizar os danos que resultaram do acidente. Quer isto dizer que apenas os danos que tiveram causa no acidente serão indemnizáveis, contudo, também quererá dizer que todos eles terão de ser alvo de ressarcimento. Terá de existir um nexo de causalidade entre o facto (acidente de viação) e o dano.

O preceito que aqui tem lugar é a norma do artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil, que se refere aos “danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação”. Ora, caberão portanto naquele preceito “tanto os danos provenientes dos acidentes provocados pelo *veículo em circulação*”, “como os causados pelo *veículo estacionado*”.²³

DÁRIO MARTINS DE ALMEIDA, relativamente ao risco, dá nota de que “é difícil definir com precisão o que sejam os *riscos próprios* do veículo”. Acrescentando que “o carácter perigoso do veículo reside mais no seu uso (o *risco-actividade*) do que no seu dinamismo próprio”. Denotando que, “em *abstracto*, o velocípede a pedais será, pois, uma coisa muito menos perigosa do que o automóvel embora, *em concreto*, possa nalguns casos ser mais perigosa”.²⁴

Também não detém a direcção efectiva o passageiro do taxi ou o aluno durante a instrução automóvel (embora a situação seja outra durante o exame de condução)”. Vide, neste sentido, COSTA, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 12.ª edição, Editora Almedina, 2009, págs. 630 e 631.

²² Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 658.

²³ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 667.

²⁴ Cfr. ALMEIDA, Dário Martins de, *Manual de Acidentes de Viação*, 3.ª edição, Editora Almedina, 1987, págs. 318 a 320.

Assim, “dentro dos riscos próprios do veículo, a que o artigo 503.º, 1, se quer referir, cabem ainda, além dos acidentes provenientes da máquina de transporte, os ligados ao outro termo do binómio que assegura a circulação deste veículo (o *condutor*)”. Ficando “fora do círculo dos danos abrangidos pela responsabilidade objectiva: os que não têm conexão com os *riscos específicos* do veículo; os que são estranhos aos meios de circulação ou transporte terrestre, como tais; os que foram causados pelo veículo como poderiam ter sido provocados por qualquer outra coisa móvel”.²⁵

2.3 Beneficiários da Responsabilidade

2.3.1 Terceiros e Pessoas Transportadas

“A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros bem como às pessoas transportadas” (cfr. artigo 504.º, n.º 1 do Código Civil).

Relativamente aos terceiros, nas palavras de DÁRIO MARTINS DE ALMEIDA, “consideram-se como tal todos aqueles que são estranhos à direcção efectiva do veículo e à sua utilização interessada, estranhos portanto à criação do risco. É este um critério geral”.²⁶

Para afastar dúvidas, a jurisprudência pronunciou-se deixando assente que “para os efeitos do n.º 1 deste artigo, terceiro é aquele que é estranho à criação do risco da utilização de coisas perigosas e, designadamente, aquele que não tinha a direcção efectiva do veículo, nem o estava utilizando no seu próprio interesse, agindo, tão só, como comitente do proprietário dele”.²⁷ Sendo que “o conceito de terceiro abrange todas as pessoas que se ocupam na actividade do veículo, na inerência dos perigos próprios da circulação do veículo na via pública e na sua relação com os decorrentes acidentes”.^{28, 29}

²⁵ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 668 e 669.

²⁶ Cfr. ALMEIDA, Dário Martins de, Ob. Cit., pág. 340 e 341.

²⁷ Cfr. Acórdão do S.T.J. de 25 de Fevereiro de 1975.

²⁸ Cfr. Acórdão da Relação de Lisboa de 20 de Março de 1974.

²⁹ Pode colocar-se a questão de saber se não devem ser considerados terceiros as pessoas que, ligadas ao detentor do veículo por um contrato de trabalho, se ocupam na actividade do veículo, na medida em que os danos sejam de atribuir aos riscos próprios do veículo onde exercem a sua actividade. DÁRIO MARTINS

2.3.2 Transporte por Virtude de Contrato

“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” (cfr. artigo 504.º, n.º 2).

As pessoas transportadas mediante contrato vêm-se salvaguardadas (danos pessoais), bem como vêm salvaguardadas as coisas por si transportadas (danos patrimoniais). Contudo, quer-nos parecer, já não gozarão de tal protecção as pessoas que poderiam exigir uma indemnização pela perda – decorrente daqueles danos sofridos pela pessoa transportada em virtude de contrato – de um direito de alimentos (artigo 495.º, n.º 3), ou que, no caso de morte da vítima, teriam legitimidade para pretender uma compensação pelo dano moral (artigo 496.º, n.ºs 2 e 3). Isto dever-se-á ao facto da lei afirmar que só se mostram abrangidos aqueles danos “que atinjam a própria pessoa”.

Assim, “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 objectiva do artigo 503.º e não a responsabilidade contratual”³⁰. “Simplesmente, a responsabilidade objectiva apenas cobre os danos causados à própria pessoa e às coisas por ela transportadas como *bagagem*

DE ALMEIDA, Ob. Cit., pág. 341, manifesta-se pela exclusão desta qualificação, dizendo que “em princípio, tal acidente não deixa de colocar-se na veste do *acidente de trabalho*”, acrescentando, relativamente a este assunto que “o acidente está em conexão causal adequada com os riscos próprios do veículo; mas, em relação a essas pessoas, estes riscos têm uma natureza instrumental. A actividade delas insere-se, por força do contrato de trabalho no condicionalismo inerente à *utilização* do veículo. O que prevalece é, pois, certamente, a figura do acidente causado *no seu trabalho* com o veículo, já que se trata de um acidente *em conexão causal com os riscos especiais* da tarefa a que estão adstritas e, só em segundo plano, relacionado com os riscos próprios do veículo.

De opinião distinta, ANTUNES VARELA, Ob. Cit., pág. 670, acredita que “na categoria de terceiros, abrangidos pelo mesmo preceito legal, devem ser incluídas as pessoas que se ocupam na actividade do veículo (o condutor, o guardador, o cobrador ou o fiscal dos transportes colectivos), desde que o acidente se relacione com os perigos próprios daquele”.

³⁰ Vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 671: “A ideia fundamental em que assenta a teoria do risco aproveita assim às pessoas transportadas mediante o respectivo contrato, em termos bastante próximos daqueles em que se aplica aos terceiros atingidos pelo veículo.

O regime estabelecido para «as pessoas transportadas» e para «as coisas por elas transportadas» tanto vale para o caso normal de haver um contrato de transporte autónomo, como para a hipótese menos vulgar de o transporte se efectuar ao abrigo de uma cláusula incluída num outro contracto (operários, médicos, engenheiros, etc., a quem se garante transporte na execução de um contracto de trabalho ou de prestação de serviços).

Distingua-se, no entanto, entre as pessoas, de um lado, e as coisas por elas transportadas, do outro, para o efeito de admitir quanto a estas, mas não em relação àquelas, a inserção de cláusulas tendentes a excluir ou limitar a responsabilidade do transportador”. “Relativamente às coisas transportadas, valerão mesmo, em princípio, a despeito do preceituado no artigo 809.º, as cláusulas em certo aspecto *leoninas*” (vide *infra*: 2.3.4).

no veículo; ficam excluídas as coisas que constituam tecnicamente a *carga*, para as quais funciona a responsabilidade contratual”.³¹

2.3.3. Pessoas Transportadas Gratuitamente

“No caso de transporte gratuito, a responsabilidade abrange apenas os danos pessoais da pessoa transportada” (cfr. artigo 504.º, n.º 3).

Encarregar-nos-emos deste assunto posteriormente, em local especialmente dedicado a esta problemática.³²

2.3.4. Cláusulas que Excluem ou Limitem a Responsabilidade

“São nulas as cláusulas que excluam ou limitem a responsabilidade do transportador pelos acidentes que atinjam a pessoa transportada” (cfr. artigo 504.º, n.º 4).

Pois bem, o n.º 4 do artigo 504.º estabelece a nulidade das cláusulas que excluam ou limitem a responsabilidade referente às pessoas transportadas. “Constitui uma norma de ordem pública. Visa-se a protecção da vida e da integridade física dessas pessoas, procurando evitar que o transportador abrande o cumprimento dos seus deveres de diligências e de cuidado para com elas”.³³

Apesar desta norma prescrever a nulidade quer das cláusulas que excluam quer das cláusulas limitem a responsabilidade, “a nulidade prescrita no n.º 3 diz respeito apenas à responsabilidade pelos danos que atinjam a pessoa transportada. São, pois, legais as cláusulas que afastem ou limitem a responsabilidade quanto às coisas por ele transportadas”.³⁴

³¹ Cfr. ALMEIDA, Dário Martins de, Ob. Cit., pág. 343.

³² Vide *infra*: Capítulo 4.º.

³³ Cfr. COSTA, Mário Júlio de Almeida, Ob. Cit., pág. 637.

³⁴ Cfr. LIMA, Pires de, e VARELA, Antunes, Código Civil Anotado, Vol. I, 4.ª edição, Coimbra Editora, 1987, pág. 517.

3. Causas de Exclusão da Responsabilidade

O artigo 505.º do Código Civil prevê três situações que legitimam a exclusão da responsabilidade em caso de acidente de viação. No preceito pode ler-se: “Sem prejuízo do disposto no artigo 570.º, a responsabilidade fixada no n.º 1 do artigo 503.º 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”.

Por conseguinte, a responsabilidade por acidentes causados por veículos poderá ser excluída (sem prejuízo do disposto no artigo 570.º, com epígrafe “culpa do lesado”) na ocorrência de qualquer de três situações: quando o acidente for imputável ao próprio lesado; quando o acidente for imputável a terceiro; quando o acidente resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

Escreve ANTUNES VARELA, a propósito destas causas de exclusão, que “a verificação de qualquer das circunstâncias apontadas quebra o nexo de causalidade entre os riscos próprios do veículo e o dano. Qualquer dessas causas exclui assim a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, porque o dano deixa de ser um efeito adequado do risco do veículo”.³⁵

No mesmo sentido decidiu o Acórdão do S.T.J., de 4 de Outubro de 2007, ao dizer que “o texto do artigo 505.º do Código Civil 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”. Acrescentando que “ao concurso é aplicável o disposto no artigo 570.º do Código Civil”.³⁶

3.1 Facto do Lesado

O acidente dir-se-á imputável³⁷ ao próprio lesado quando, de facto, este for causa única para a ocorrência daquele; quando é o próprio lesado que provoca o acidente.

³⁵ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 675.

³⁶ No mesmo sentido decidiu o Acórdão da Relação de Lisboa, de 15 de Abril de 2008.

³⁷ Vide: ALARCÃO, Rui de, Ob. Cit., pág. 225: “O termo “imputável”, segundo o que parece ser a melhor doutrina não é aqui empregue no sentido técnico jurídico preciso que lhe cabe no artigo 485.º. Imputável

Causa única! O legislador fixou como exclusivo pressuposto que o acidente tenha ocorrido precisa e somente devido a um facto do lesado. Terá de tratar-se, na voz de ANTUNES VARELA, “antes de mais nada”, de “acidente *devido a facto culposo* do lesado”, terá de tratar-se de “acidente causado pela conduta censurável do próprio lesado”.³⁸

Foi esta a decisão do Acórdão do S.T.J., de 4 de Outubro de 2007, que vem afirmar que “em matéria de acidentes de viação, a verificação de qualquer das circunstâncias referidas no artigo 505.º do Código Civil – maxime, ser o acidente imputável a facto, culposo ou não do lesado – exclui a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, não se admitindo o concurso do perigo especial do veículo com o facto da vítima, de modo a conduzir a uma repartição da responsabilidade: a responsabilidade pelo risco é afastada pelo facto do lesado”. Acrescentando que “o texto do artigo 505.º do Código Civil 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”.³⁹

Por outro lado, se o facto do lesado não for a única causa do acidente, apenas concorrendo para a verificação do mesmo, então deverá actuar não o preceito em análise mas o disposto no artigo 570.º⁴⁰, cabendo ao tribunal decidir sobre a manutenção, a redução ou a exclusão da indemnização.⁴¹

significa antes, neste lugar «atribuível a» actuação da pessoa que sofre o dano. Por isso mesmo, o facto de um inimputável não deixará de excluir a responsabilidade pelo risco”. No mesmo sentido, vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 678 e 679: “O termo *imputável* não é, porém, usado aqui no sentido técnico com que é tomado no direito penal e nos artigos 488.º e 489.º do Código Civil. Embora o *facto* do lesado seja, em regra, um facto *censurável* ou *reprovável* da vítima, a lei quer abranger todos os casos em que o acidente é *devido* ao lesado, mesmo que não haja culpa dele.

Não seria justo, com efeito, que o condutor respondesse pelos efeitos do acidente que o lesado provoca intencionalmente, só porque a vítima era um *inimputável*; nem um acidente provocado nestes termos se deve considerar incluído nos riscos próprios do uso do veículo”.

³⁸ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 678.

³⁹ No mesmo sentido decidiu o Acórdão da Relação de Lisboa, de 15 de Abril de 2008.

⁴⁰ Vide, neste sentido: Acórdão do S.T.J., de 4 de Outubro de 2007 e o Acórdão da Relação de Lisboa, de 15 de Abril de 2008.

⁴¹ Vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 677: “Não basta, todavia, provar que houve culpa da vítima no acidente, para que se possa considerar excluída a responsabilidade do condutor ou do detentor, visto que, ao lado da culpa daquela, pode existir *culpa destes*. Assim, a responsabilidade só poderá

Contudo, adverte (e bem), ANTUNES VARELA, que “se o condutor se aperceber que a pessoa que transita na estrada é uma criança, um demente ou um ébrio, deve tomar as precauções especiais adequadas, incorrendo em culpa se as não adaptar”. Isto porque, a problemática que está em causa no artigo 505.º não se compadece com questões de culpa, mas de causalidade, “que consiste em saber quando é que os danos verificados no acidente não devem ser judicialmente considerados como um efeito do risco próprio do veículo, mas sim como uma consequência do facto praticado pela vítima”.⁴²

3.2 Facto de Terceiro

Para que se exclua a responsabilidade com base num facto de terceiro, será também necessário que o acidente se deva única e exclusivamente à ocorrência do mesmo, valendo o que a propósito se disse *supra*, a respeito do facto de lesado (exoneratório de responsabilidade para o condutor ou para o detentor do veículo).

Importante agora é saber quais os terceiros abrangidos pela previsão da norma. Seguiremos, uma vez mais, as lições de ANTUNES VARELA, que nos vem ensinar que o terceiro que aqui está em causa, o terceiro a quem o acidente é imputável, tanto pode ser o peão, como o condutor de outro veículo, como o passageiro, etc.⁴³

Se o acidente tem como causa o facto de terceiro, então, também aqui, será excluída a responsabilidade do detentor do veículo.

Poderá existir concorrência entre a culpa do terceiro e a culpa do condutor, sendo aplicável o artigo 570.º, cabendo ao tribunal optar pela manutenção, pela diminuição, ou até mesmo pela exclusão da indemnização.

considerar-se definitivamente excluída, quando se provar que *houve culpa* do lesado e *não houve culpa* do condutor ou do detentor”.

⁴² Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 679.

⁴³ Vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 680 e 681: “O problema especial que nestes casos se pode formular, e não tem lugar quanto à hipótese de o causador do acidente ser ao mesmo tempo a vítima dele, é o de saber se o terceiro será obrigado a indemnizar as pessoas cuja lesão deu origem ou aos danos sofridos pelo próprio condutor, na sua pessoa ou no veículo.

A resposta é dada pelos preceitos contidos na subsecção anterior (artigos 483.º e segs.), que trata a responsabilidade por factos ilícitos, sabendo-se ainda que o artigo 489.º admite, em certos termos a responsabilidade das próprias pessoas inimputáveis.

Também neste caso a circunstância de o acidente ter como causa o facto de terceiro exclui a responsabilidade objectiva do detentor do veículo, não admitindo a lei a concorrência do risco com a culpa (*hoc sensu*) do terceiro”.

3.3 Causa de Força Maior Estranha ao Funcionamento do Veículo

Constitui causa de exclusão de responsabilidade pelos danos causados por acidente de viação a causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

Parece que nesta norma apenas cabem os casos em que o agente directo do dano será a força da natureza.⁴⁴

Pela expressão “estranha ao funcionamento do veículo”, cremos que devem ser afastados como causa exoneratória da responsabilidade “os vícios ou defeitos na construção do veículo” ou “as ocorrências inerentes ao funcionamento, ainda que não imputáveis a *culpa* do detentor ou do condutor”.⁴⁵

Deste modo, deverão ser consideradas causas de força maior estranhas ao funcionamento do veículo, os acontecimentos imprevisíveis, “cujo efeito danoso é inevitável com as precauções normalmente exigíveis do condutor”.⁴⁶

Se o acontecimento que provocou o acidente, for, de facto estranho ao funcionamento do veículo, então não responderão pelos danos nem o condutor, nem o detentor daquele.⁴⁷

4. Colisão de Veículos

Desta situação – aliás, bastante comum – ocupa-se o artigo 506.º do Código Civil.

Este preceito destina-se a situações em que se verifica a colisão de dois veículos, não havendo culpa de nenhum dos condutores, e preceitua que a responsabilidade deverá ser repartida na exacta proporção em que os riscos dos respectivos veículos houverem contribuído para a ocorrência do acidente.⁴⁸

⁴⁴ Neste sentido, vide: ALARCÃO, Rui de, Ob. Cit., pág. 226. Vide ainda: COSTA, Mário Júlio de Almeida, Ob. Cit., págs. 639 e 640.

⁴⁵ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 681.

⁴⁶ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 681 e 682.

⁴⁷ Vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 682: “É o caso do acidente causado pela viatura que foi arrastada pela enxurrada ou pelo vento ciclónico ou que explodiu devido a incêndio provocado por um raio”.

⁴⁸ “No caso de concurso de riscos, a responsabilidade reparte-se na base da protecção em que o risco criado por cada responsável houver contribuído para o dano. É a aplicação da teoria da causalidade adequada, válida tanto para a responsabilidade subjectiva como para a responsabilidade objectiva. Estas diferenciam-se no

Acresce que, se apenas um dos veículos tiver causado os danos – sem culpa de nenhum dos condutores – então somente o condutor desse veículo será obrigado a indemnizar.

No n.º 2 desse artigo, pode ler-se que, em caso de dúvida relativamente à medida contribuição de cada um dos veículos no acidente, essa medida deverá considerar-se igual, sendo também igual a culpa⁴⁹ de cada um dos condutores.

Quer isto dizer que, “registando-se culpa de ambos os condutores, cada um responderá pelos danos correspondentes ao facto que praticou, devendo a indemnização ser fixada nos termos do artigo 570.º, visto à culpa de cada um dos condutores corresponder a culpa de cada um dos lesados”.⁵⁰ Assim, só se não se conseguir determinar aquela medida, é que se deverá considerar igual a culpa de cada um dos condutores.

Apesar da letra do n.º 1 do artigo 506.º se reportar somente a danos relativos aos veículos, cremos que deve operar uma interpretação extensiva do preceito, por forma a que sejam abrangidos todos os prejuízos resultantes da colisão.⁵¹ Afinal, nas palavras de CALVÃO DA SILVA, “todos esses prejuízos foram causados pelos riscos próprios dos veículos envolvidos na colisão, valendo a regra da solidariedade para os corresponsáveis (artigo 507.º) e o disposto no artigo 504.º quanto à determinação dos danos indemnizáveis”.⁵²

Questão relevante é a de saber quem responderá, nos termos do artigo 506.º do Código Civil quando um dos lesados é um transportado gratuitamente. Desta questão ocupar-nos-emos em local próprio.⁵³

critério de imputação, no critério que nos diz se certa pessoa é ou não responsável por culpa ou risco, respectivamente, mas não já no nexo de causalidade”, cfr. SILVA, João Calvão da, Ob. Cit., pág. 590.

⁴⁹ Vide a este propósito o Assento do S.T.J. n.º 3/94, de 19 de Março: “a responsabilidade por culpa presumida do comissário, estabelecida no artigo 503.º, n.º 3, primeira parte, do Código Civil, é aplicável, no caso de colisão de veículos previsto no artigo 506.º, n.º 1, do mesmo Código”.

⁵⁰ Cfr. PEREIRA, Sónia Maria Fontes de Magalhães de Oliveira, “*Concurso da Responsabilidade Objectiva Com a Culpa do Lesado*”, Dissertação do 2.º Ciclo de Estudos em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2010, pág. 43.

⁵¹ Vide, neste sentido: COSTA, Mário Júlio de Almeida, Ob. Cit., pág. 642; vide também: PEREIRA, Sónia Maria Fontes de Magalhães de Oliveira, Ob. Cit., pág. 43; vide ainda: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 686 e 687.

⁵² Cfr. SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 137, pág. 58.

⁵³ Vide *infra*: Capítulo 4.º, Ponto 6.

5. Responsabilidade Solidária

No plano das relações externas, preceitua o n.º 1 do artigo 507.º do Código Civil que “se a responsabilidade pelo risco recair sobre várias pessoas, todas respondem solidariamente⁵⁴ pelos danos, mesmo que haja culpa de alguma ou algumas”. Quer isto dizer que, existindo pluralidade de responsáveis pelo risco – quer haja ou não culpa de algum dos responsáveis – responderão solidariamente os vários responsáveis perante terceiros e pessoas transportadas.⁵⁵

No plano das relações internas, o n.º 2 do artigo 507.º faz uma distinção: será diferente a obrigação de indemnizar consoante apenas se trate de responsabilidade pelo risco, ou se exista culpa por parte de algum dos responsáveis. Assim, no caso de responsabilidade apenas pelo risco “a obrigação de indemnizar reparte-se de harmonia com o interesse de cada um na utilização do veículo”; existindo culpa por parte de algum ou alguns dos responsáveis “apenas os culpados respondem, sendo aplicável quanto ao direito de regresso, entre eles, ou em relação a eles, o disposto no n.º 2 do artigo 497.º”.

⁵⁴ Vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 766, 767 e 781: “Em matéria de responsabilidade civil, quer por factos ilícitos, quer pelo risco (artigos 497.º, 1 e 507.º, 1 e 2), é solidária a obrigação dos vários responsáveis. Se forem, por conseguinte, dois ou mais os autores da agressão, se houver responsabilidade simultânea do comitente e do comissário, do condutor e do dono do veículo, dos condutores ou dos donos dos veículos que colidiram, do Estado ou outras pessoas colectivas públicas e dos seus órgãos, agentes ou representantes, qualquer deles responde pelo cumprimento integral da indemnização atribuída ao terceiro lesado”. Assim, “o credor tem direito de exigir toda a prestação de qualquer dos devedores, podendo fazê-lo extrajudicialmente, ou judicialmente se for caso disso. Como, porém, se trata de uma faculdade estabelecida no seu interesse, o credor pode, prescindindo do benefício, exigir de qualquer dos obrigados uma parte apenas da prestação, contanto que não exceda no conjunto das execuções o montante do seu crédito”. Contudo, “o devedor solidário que houver satisfeito o direito do credor, além da parte que lhe competia no débito comum, goza de *direito de regresso* contra cada um dos condevedores pela quota respectiva”.

⁵⁵ “Vale isto dizer que o credor pode exigir toda a prestação de qualquer dos devedores (artigo 519.º do Código Civil) e que o cumprimento por parte deste libera os demais condevedores em face daquele (artigo 523.º do Código Civil). Mas o *solvens* que haja cumprido além da sua parte de responsabilidade goza do *direito de regresso* contra cada um dos condevedores pela quota respectiva (artigo 524.º do Código Civil)”, cfr. SILVA, João Calvão da, Ob. Cit., pág. 587.

6. Limites da Responsabilidade

Os limites (máximos) da responsabilidade em caso de acidente de viação, estão plasmados no artigo 508.º do Código Civil.

Concordamos com CALVÃO DA SILVA, ao dizer que “nas regras da fixação da indemnização em acidentes de viação cumpre assinalar dois princípios: o princípio geral da reparação integral do dano na responsabilidade subjectiva, posto que temperado pelo poder equitativo da sua limitação em caso de mera culpa do lesante nos termos do artigo 494.º do Código Civil; [e] o princípio da limitação do ressarcimento na responsabilidade objectiva (artigo 508.º do Código Civil), sem aplicação da graduação equitativa contemplada no artigo 494.º do Código Civil”.⁵⁶

A lei estabeleceu limites máximos no que concerne à responsabilidade objectiva, contudo, no campo da responsabilidade subjectiva, não existirão limites máximos de indemnização por danos causados em acidentes de viação.⁵⁷

De acordo com o artigo 508.º, “a indemnização fundada em acidente de viação, quando não haja culpa do responsável, tem como limite máximo o capital mínimo do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel”.⁵⁸

Ora, actualmente, o capital mínimo de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, conforme o disposto no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto – que regula o Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel – cifra-se em €5.000.000,00, por acidente, para os danos corporais e em €1.000.000,00, por acidente, para os danos materiais.

⁵⁶ Cfr. SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 134, pág. 118.

⁵⁷ Vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 690 e 691: “Reconhecendo os graves inconvenientes e as sérias dificuldades que as indemnizações para além de certo montante podem causar ao detentor do veículo e a violência que podem representar, quando não haja culpa do responsável, a lei estabeleceu limites máximos para o montante da indemnização, nos *casos de responsabilidade objectiva*. Havendo dolo ou mera culpa do condutor, nenhum limite se estabelece para o efeito”. “Por isso mesmo, quando o acidente seja provocado por veículo conduzido pelo detentor, pode interessar saber se houve ou não culpa dele”.

⁵⁸ Nota: “Se o acidente for causado por veículo utilizado em transporte colectivo, a indemnização tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel estabelecido para os transportes colectivos”. “Se o acidente for causado por veículo utilizado em transporte ferroviário, a indemnização tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil estabelecido para essa situação em legislação especial” (cfr. n.º 2 e n.º 3 do artigo 508.º do Código Civil, respetivamente).

Sobre o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, reservamos espaço num capítulo adiante.⁵⁹

⁵⁹ Vide *infra*: Capítulo 3.º, especialmente, ponto 2.

Capítulo 3.º – Do Direito Comunitário e Do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel

1. Direito Comunitário

A importância do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel levou a União Europeia a aprovar um conjunto de Directivas sobre a matéria, é o que agora analisaremos.⁶⁰

Seguiremos aqui, sobretudo, as palavras de MARIA MANUELA CHICHORRO e de ARMANDO BRAGA.⁶¹

1.1 Primeira Directiva Automóvel

A Primeira Directiva Automóvel foi a Directiva n.º 72/166/CEE do Conselho, de 24 de Abril de 1972 (alterada pela Directiva n.º 72/430/CEE do Conselho, de 19 de Dezembro de 1972).

Foi o primeiro acto comunitário de direito derivado relativo ao seguro de responsabilidade civil automóvel e estabelece as bases do regime legalmente aplicável. Esta Directiva vem impor a obrigação de não fiscalizar o seguro de responsabilidade civil automóvel dos veículos provenientes de outro Estado-membro, quer tenham ou não aí o seu estacionamento habitual. Esta directiva exige a obrigatoriedade de seguro mas não exige o controlo da chamada “Carta Verde”⁶² em fronteira, substituída por um acordo

⁶⁰ “É da competência da jurisdição administrativa a apreciação da responsabilidade do Estado Português por acto legislativo omissivo por não ter transposto para o direito interno uma Directiva”, cfr. Acórdão do S.T.J., de 10 de Julho de 2008.

⁶¹ Cfr. CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, 2010, págs. 24 a 29; BRAGA, Armando, *A Reparação do Dano Corporal na Responsabilidade Civil Extracontratual*, Editora Almedina, 2005, págs. 27 e 28. Vide ainda: MONTEIRO, Sinde, *Revista de Legislação e Jurisprudência*, Ano 142, págs. 83 a 85.

⁶² Vide: BRAGA, Armando, *Ob. Cit.*, pág. 27: “A *carta verde* é um documento emitido pela seguradora de cada país, que certifica a existência de seguro perante as autoridades de outros países, com base no princípio de que cada seguradora nacional reconhece as seguradoras de outros países”.

“inter-seguradoras” nacionais (cfr. artigo 2.º e Considerando 7.º da Primeira Directiva e artigos 3.º, 4.º e 5.º da Directiva Codificadora).

A Primeira Directiva instaurou o Sistema de Seguro Obrigatório Automóvel para todos os Estados-membros permitindo, assim, a eliminação dos mecanismos de controlo de seguros no território da União Europeia (cfr. artigo 3.º da Primeira Directiva e artigo 3.º da Directiva Codificadora).

1.2 Segunda Directiva Automóvel

A Segunda Directiva Automóvel foi a Directiva n.º 84/5/CEE do Conselho, de 30 de Dezembro de 1983.

Esta veio suprir algumas diferenças que subsistiam nas ordens jurídicas dos Estados-membros. Particularmente relevante se revela a extensão do seguro de responsabilidade civil automóvel no que respeita às pessoas, aos danos e aos montantes cobertos (preâmbulo da Directiva), estabelecendo € 350.000,00 por vítima para danos corporais e €100.000,00 para os danos materiais (cfr. artigo 1.º, n.º 2 da Segunda Directiva e artigo 9.º da Directiva Codificadora).

A Segunda Directiva determina ainda a criação de um organismo incumbido de reparar, nos limites do seguro de responsabilidade civil automóvel, os prejuízos causados por veículos não identificados ou que não sejam portadores de seguro válido (cfr. artigo 4.º, n.º 1 da Segunda Directiva e artigos 10.º e 11.º da Directiva Codificadora).

O cumprimento destas disposições determina a impossibilidade de os seguradores excluírem a responsabilidade perante terceiros, por via de cláusulas contratuais inseridas na apólice, quando o veículo não seja conduzido por pessoa autorizada para o efeito, quando não esteja legalmente habilitada para a condução de veículos terrestres ou não cumpra as regras estipuladas para conservação do veículo e manutenção da sua segurança. Por outro lado, tais cláusulas já serão oponíveis a todos os transportados no veículo que sejam conhecedores da situação de incumprimento, cabendo o ónus da prova ao segurador (cfr. artigo 2.º, n.º 1 da Segunda Directiva e artigo 13.º da Directiva Codificadora).

Em 1986, Portugal tornou-se Estado-membro da Comunidade Económica Europeia. Vigorava já o Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, que já havia acolhido, antecipadamente, princípios e directrizes contidas naquela Directiva.

Contudo, virtude da adesão, Portugal teve necessidade de acolher a segunda Directiva automóvel e conformar o seu direito interno ao acervo comunitário. Por isso, o Decreto-Lei n.º 122-A/86, de 30 de Maio, actualizou o Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro.

Subsistiu, ainda assim, uma divergência notável no que respeita às pessoas seguras através da norma contida no n.º 2 do artigo 504.º, e também assim quanto ao limite indemnizatório, em caso de responsabilidade pelo risco, através da manutenção do artigo 508.º do Código Civil.

1.3 Terceira Directiva Automóvel

A Terceira Directiva Automóvel foi a Directiva n.º 90/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio, transposta pelo Decreto-Lei n.º 130/94, de 19 de Maio.

Esta estabelece um só prémio de seguro para toda a Comunidade, eliminando a Carta Verde, já que a mesma apólice inclui o que antes cobria a Carta (cfr. artigo 2.º, n.º 1 da Terceira Directiva e artigo 14.º da Directiva Codificadora).

Vem garantir definitivamente os danos corporais de todos os passageiros, com excepção do condutor, sem prejuízo de se excluírem os danos das pessoas que, sendo conhecedoras da falta de autorização do condutor para conduzir o veículo, livremente nele se encontrem (artigo 1.º da Terceira Directiva e artigos 12.º e 13.º da Directiva Codificadora).

Considerando a pretendida uniformização de garantias, estabelece que cada apólice deve garantir em cada Estado-membro a cobertura exigida pela respectiva legislação, sem prejuízo de assegurar a cobertura existente no Estado-membro do estacionamento habitual, quando esta for superior (artigo 2.º, n.º 2 da Terceira Directiva e artigo 14.º da Directiva Codificadora).

A desconformidade entre o n.º 2 do artigo 504.º do Código Civil e a directriz comunitária originou a sua apreciação pelo então Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, que concluiu pela desconformidade da norma interna com o direito europeu. O Decreto-Lei n.º 14/96 de 6 de Março, pôs termo à divergência colocando o n.º 2 do artigo 504.º em conformidade com o direito europeu.

Voltaremos a este preceito posteriormente.⁶³

O n.º 1 do artigo 508.º do Código Civil continuava em vigor e a provocar litigiosidade. O Supremo Tribunal de Justiça conheceu da questão e fixou jurisprudência – Acórdão do S.T.J. n.º 3/2004, de 25 de Março de 2004 – no sentido de considerar este preceito revogado tacitamente pelo artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 522/85 de 31 de Dezembro.⁶⁴

Desta feita, o limite máximo de indemnização, em caso de responsabilidade objectiva, passou a coincidir com o limite mínimo do capital obrigatório para o seguro de responsabilidade civil automóvel.

1.4 Quarta Directiva Automóvel

A Quarta Directiva Automóvel foi a Directiva n.º 2000/26/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Maio de 2000, e foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 72-A/2003, de 14 de Abril.

Ora, antes da Quarta Directiva Automóvel, a harmonização legislativa foi feita na perspectiva dos acidentes de viação ocorridos no território comunitário causados por veículos com estacionamento habitual noutra Estado-membro, ou seja, na perspectiva do veículo estrangeiro responsável pelo acidente – *incoming motorist*.

Faltava, portanto, acautelar a situação dos cidadãos comunitários que sofriam acidentes de viação no território de um Estado-membro causados por veículos com estacionamento habitual nesse Estado-membro – *visiting motorist*. A Quarta Directiva

⁶³ Vide *infra*: Capítulo 4.º.

⁶⁴ Vide, a este propósito: SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 134, págs. 118 a 124, que se ocupa desta problemática. Vide ainda: Acórdão do S.T.J., de 12 de Janeiro de 2006; Acórdão do S.T.J., de 2 de Dezembro de 2004; e Acórdão do S.T.J. de 4 de Outubro de 2005.

Automóvel vem precisamente tentar colmatar aquela lacuna incidindo sobre a protecção das vítimas de acidentes ocorridos fora do país da sua residência habitual e sobre os mecanismos que no seu Estado-membro devem garantir a sua indemnização em virtude daqueles. Visa, primordialmente, que o sinistro seja regularizado no Estado-membro de residência habitual do lesado, como se aí tivesse ocorrido, beneficiando do conhecimento da língua e da proximidade geográfica, sem prejuízo do direito material aplicável (cfr. Considerando 8.º da Quarta Directiva e Considerando 34.º da Directiva Codificadora).

O direito de acção directa é uma novidade no sistema comunitário no âmbito do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, e constitui um instrumento de efectivação de direitos, simplificando procedimentos e diminuindo o tempo desta (cfr. artigo 3.º da Quarta Directiva e artigo 18.º da Directiva Codificadora). Para isso, a directiva impõe aos Estados-membros que obriguem os seguradores a nomear nos demais Estados-membros um representante para sinistros (cfr. artigo 4.º da Quarta Directiva e artigo 21.º da Directiva Codificadora).

Impõe ainda que cada Estado-membro crie um centro de informação responsável por manter um registo com as informações necessárias ao bom funcionamento do procedimento de oferta razoável que, em caso de acidente, deve facultar ao lesado o nome e morada do proprietário do veículo responsável (cfr. artigo 5.º da Quarta Directiva e artigo 23.º da Directiva Codificadora).

Esta Directiva prevê também a criação de um organismo de indemnização encarregue de intervir subsidiariamente no processo de regularização do sinistro, quando o lesado não receba resposta do segurador ou do seu representante no prazo estabelecido (cfr. artigos 6.º a 9.º da Quarta Directiva e artigos 24.º a 26.º da Directiva Codificadora).

1.5 Quinta Directiva Automóvel

A Quinta Directiva Automóvel foi a Directiva n.º 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio de 2005, e foi transposta pelos Decretos-Lei n.º 83/2006, de 3 de Maio e n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

Os principais objectivos desta Directiva Automóvel incidem sobre a actualização de valores e clarificação de múltiplos aspectos, consubstanciando, afinal, uma revisão e

atualização das Directivas anteriores desta matéria. Podemos enumerar as principais alterações:

a) Actualiza a definição de território onde o veículo tem o seu estacionamento habitual, que constava da Primeira Directiva (cfr. artigo 1.º, n.º 1 da Quinta Directiva e artigo 1.º, n.º 4, da Directiva Codificadora);

b) Altera os montantes indemnizatórios e alguns procedimentos da Segunda Directiva (cfr. artigo 2.º, n.º 1 a 4 da Quinta Directiva e artigo 9.º da Directiva Codificadora);

c) Estipula a nulidade da exclusão da cobertura dos passageiros por serem, ou deverem ser, conhecedores de que o condutor conduzia sob influência de álcool ou de qualquer substância tóxica aquando do acidente (cfr. artigo 4.º, n.º 1 da Quinta Directiva e artigo 13.º, n.º 3, da Directiva Codificadora);

d) Explicita que estão abrangidos pela cobertura do seguro automóvel os peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas, de acordo com a respectiva legislação nacional (cfr. artigo 4.º, n.º 2 da Quinta Directiva e artigo 12.º, n.º 3, da Directiva Codificadora);

e) Veda a aplicação de franquias às vítimas de acidentes de viação (cfr. artigo 4.º, n.º 4 da Quinta Directiva e artigo 17.º da Directiva Codificadora);

f) Alarga a obrigação de informação do centro de informação a todas as pessoas envolvidas num acidente com um veículo automóvel coberto por seguro automóvel (cfr. artigo 4.º, n.º 5 da Quinta Directiva e artigo 23.º, n.º 5, da Directiva Codificadora);

g) Confere competência jurisdicional internacional aos tribunais internos do Estado-membro da residência do lesado para conhecer das acções relativas a acidentes de viação ocorridos noutra Estado Comunitário (cfr. artigo 5.º, n.º 1 da Quinta Directiva e artigo 24.º, n.º 1, da Directiva Codificadora).

1.6 Directiva Codificadora Automóvel

Trata-se da Directiva n.º 2009/103/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Setembro de 2009.

Já há algum tempo que a Comissão Europeia defendia a necessidade de outra Directiva, uma Directiva que codificasse as directivas existentes no âmbito do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel. Desta vontade nasce a Directiva Codificadora Automóvel.

Em termos de conteúdo, esta directiva não é inovadora, limitando-se a codificar numa só as cinco directivas existentes em matéria automóvel.

2. O Seguro de Responsabilidade Civil Automóvel

ARNALDO PINHEIRO TORRES, apresenta-nos uma definição para o Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel que, muito embora tenha sido escrita em 1939, nos parece assertiva, vejamos: “é o contrato celebrado entre o proprietário dum veículo e um agente devidamente autorizado a explorar a indústria dos seguros (segurador), por meio do qual aquele, mediante o pagamento duma importância previamente estabelecida (prémio⁶⁵) transfere para este o encargo da reparação pelos prejuízos ou danos causados a terceiros, por aquele veículo, na sua integridade física ou no seu património”.⁶⁶

Como proferiu o Acórdão do S.T.J., de 25 de Junho de 2009, “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”.

No âmbito deste seguro, terceiro “é todo aquele que possa imputar a responsabilidade do evento a outrem – e não, como anteriormente, aquele que não era o tomador do seguro”.^{67, 68}

⁶⁵ “O objectivo essencial do aumento continuado e regular dos prémios de seguro quem tem ocorrido em Portugal no âmbito do seguro obrigatório de responsabilidade civil por acidentes de viação não é de garantir às companhias seguradoras a obtenção de lucros desproporcionados, mas antes o de, em primeira linha, assegurar aos lesados indemnizações adequadas”, cfr. Acórdão do S.T.J., de 5 de Julho de 2007.

⁶⁶ Cfr. TORRES, Arnaldo Pinheiro, *Ensaio sobre o Contrato de Seguro*, Tipografia Sequeira, Limitada, Porto, 1939, págs. 28 e 29. Vide ainda, como exemplo de outras definições: LOPES, Maria Clara, Ob. Cit., pág. 20; ALMEIDA, Moitinho de, *O Contrato de Seguro no Direito Português e Comparado*, Livrarias Sá da Costa Editora, 1.ª edição, 1971, pág. 23; CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, Ob. Cit., pág. 36.

⁶⁷ Cfr. Acórdão S.T.J., de 16 de Janeiro de 2007.

⁶⁸ “O proprietário e tomador do seguro que é transportado como passageiro no seu próprio veículo, sendo outrem o respectivo condutor, está coberto pela responsabilidade civil automóvel quanto aos danos

O Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel só foi efectivamente regulado pelo Decreto-Lei n.º 408/79, de 25 de Setembro, tendo entrado em vigor a 1 de Janeiro de 1980.⁶⁹ Este vigorou até ser revogado pelo Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, que viria também a ser revogado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto – que se encontra ainda em vigor.

Este seguro visa garantir a responsabilidade resultante de acidentes de viação e compreende duas possíveis modalidades: a facultativa e a obrigatória. É o seguro de responsabilidade civil automóvel na sua modalidade obrigatória que é regulado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, sendo que a modalidade facultativa daquele seguro corresponde a um seguro celebrado por montantes superiores aos previstos naquele diploma.⁷⁰

O seguro aqui em análise, “corresponde à obrigação legal que toda a pessoa responsável pela reparação de danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes de lesões corporais ou materiais causadas a terceiros por um veículo terrestre a motor, seus reboques ou semi-reboques, que deve, para que esses veículos possam circular, encontrar-se coberta por um seguro dessa responsabilidade”.⁷¹

Para circular de automóvel, toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos pessoais ou danos materiais causados a terceiros, deverá transferir a sua responsabilidade para uma seguradora (cfr. artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto).⁷² Através da acção directa contra a seguradora apenas (quando o pedido

decorrentes de lesões corporais que lhe advenham em virtude do acidente, por, na situação, ter a qualidade de terceiro”, cfr. Acórdão S.T.J., de 16 de Janeiro de 2007. Vide, neste sentido: Acórdão da Relação do Porto, de 17 de Fevereiro de 1997.

⁶⁹ Vide: VASQUES, José, *Contrato de Seguro – Notas para uma Teoria Geral*, Coimbra Editora, 1999, pág. 66: “O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel foi primeiramente regulado em Portugal pelos DL 165/75, de 28 de Março, e DL 166/75, de 28 de Março. O regime previsto naqueles diplomas nunca chegou a vigorar. Inicialmente previsto para ser aplicado a partir de 1 de Julho de 1975, foi adiado para 1 de Outubro seguinte, pelo DL 329-I/75, de 30 de Junho, e, posteriormente, adiado *sine die* pelo DL 373/76, de 19 de Maio. Seria o DL 408/79, de 25 de Setembro, o diploma a regular efectivamente o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel”. Vide ainda: SILVA, João Calvão da, *Revista de Legislação e Jurisprudência*, Ano 134, págs. 117 e 118.

⁷⁰ Cfr. LOPES, Maria Clara, *Ob. Cit.*, pág. 27.

⁷¹ Cfr. VASQUES, José, *Ob. Cit.*, págs. 66 e 67.

⁷² Vide: ALMEIDA, Moitinho de, *Ob. Cit.*, pág. 18: “A nosso ver é na transferência do risco que se encontra o elemento unificador do contrato de seguro. O segurador assume, mediante um correspectivo (prémio), a obrigação de prover os meios pecuniários considerados necessários para a satisfação de uma necessidade prevista relativamente a um certo evento. O segurado descarrega sobre o segurador a incerteza do *an* ou do *quando* da verificação do evento, recebendo em troca do prémio a *segurança* ou *cobertura* do risco. Este é assim considerado, não como a possibilidade de um evento danoso, mas como a possibilidade de um evento

formulado se contiver dentro do capital mínimo obrigatório do Seguro Obrigatório), a seguradora assumirá a posição de devedor da indemnização – com base nos prémios pagos por tomadores de seguros e alocados à satisfação do direito ao ressarcimento dos lesados (cfr. artigo 64.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto).⁷³

Assim, o seguro de responsabilidade civil automóvel acaba por servir de garantia do direito de indemnização das vítimas. E, em última instância, o Fundo de Garantia Automóvel satisfará o direito das vítimas da circulação automóvel (cfr. artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto).⁷⁴

De modo sucinto, em termos de jurídicos, o contrato de seguro apresenta-se como um contrato sinalagmático e aleatório. Trata-se ainda de um contrato oneroso, uma vez que o pagamento do prémio constitui requisito essencial do contrato. É um contrato de execução continuada, isto porque a sua resolução tem efeitos apenas *ex nunc* (cfr. artigo 434.º, n.º 2 do Código Civil). E apresenta-se como um contrato de adesão.^{75, 76}

O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel é muitas vezes apresentado, de forma simplista, como um seguro contra terceiros e, nestes termos, terceiro será “aquela pessoa que em consequência de um sinistro sofre uma lesão que lhe provoque danos, e que nos termos da lei devem ser reparados ou indemnizados”.⁷⁷ Terceiro será todo aquele que é estranho à relação contratual do contrato de seguro, tendo também de ser todo aquele que não participou na produção do dano.

Este conceito de terceiro sempre de ser conjugado com o artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, que prevê quais os danos que estão excluídos da garantia do seguro.

futuro e incerto tanto capaz de afectar coisas, em cuja conservação o segurado se interessa, como de obstacular a formação de determinados capitais, tratando-se de acontecimento relativo à vida humana”.

⁷³ Cfr. SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 137, pág. 63.

⁷⁴ Cfr. SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 137, pág. 63.

⁷⁵ Cfr. ALMEIDA, Moitinho de, Ob. Cit., págs. 30 e 31: “Face à multiplicidade de contratos a assumir, os seguradores, para tornarem mais fácil e menos onerosa a sua conclusão, elaboram apólices, a cujas condições gerais os segurados aderem. Note-se, porém, que esta característica é hoje muito atenuada, [...] a concorrência entre os seguradores leva as empresas a não assumirem uma posição rígida eliminando qualquer possibilidade de discussão”.

⁷⁶ Para uma análise detalhada das características do contrato em análise, vide: CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, Ob. Cit., págs. 40 a 51.

⁷⁷ Cfr. REBELO, António Jorge, *Acidentes de Viação – A regularização dos danos pelo seguro*, Coimbra Editora, 2013, pág. 37.

Capítulo 4.º – Do Transporte Gratuito

O transporte de pessoas é universal e contemporâneo. O nosso estudo prende-se com aquelas situações em que o transporte se diz gratuito.

Vale, neste tipo de transporte, tanto a responsabilidade civil contratual, como a responsabilidade civil extracontratual, a responsabilidade subjectiva, como a responsabilidade objectiva. Deste modo, em termos de responsabilidade extracontratual, o transportador gratuito responderá, subjectivamente, pelos danos que culposamente causar – verificados os restantes pressupostos da responsabilidade civil subjectiva. E responderá, objectivamente, com base no risco próprio do seu veículo.⁷⁸

Relativamente à definição do transporte gratuito, os autores dividem-se, bem como se dividem no que concerne aos efeitos jurídicos daquele. Este capítulo prende-se, exactamente, com a análise dessas divergências.

1. Noção de Transporte Gratuito

Nas palavras de LESERVOISIER, “le transport gratuit s’oppose au transport onéreux, qui a habituellement sa source dans un contrat de transport”. O autor acrescenta ainda que “le contrat de transport est celui par lequel une personne [...] se charge de remettre dans un autre lieu une chose qui lui est confiée, ou de faire parcourir à une personne un certain itinéraire”.

Relativamente à forma, LESERVOISIER, vem dizer que “aucune règle de forme n’est imposée *quod substantiam* pour la conclusion du contrat de transport”.⁷⁹

O Código Civil não define o transporte gratuito, vulgo *transporte de cortesia*. Para VAZ SERRA, “parece dever considera-se aquele em que não tem interesse o transportador”.⁸⁰

⁷⁸ Vide *supra*: capítulos 1.º e 2.º.

⁷⁹ Cfr. LESERVOISIER, Yves, *La Responsabilité Civile Résultant du Transport Gratuit de Personnes en Droit Français et en Droit Anglais*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1966, págs. 22 e 23.

Também o Código da Estrada – que regulava a responsabilidade civil por acidentes de viação antes da entrada em vigor do Código Civil de 1966 – se inclinava para esta posição. No n.º 1 do seu artigo 56.º podia ler-se: “considera-se transporte gratuito aquele que não é feito no interesse do transportador”.⁸¹

Neste mesmo sentido, pronunciou-se o Acórdão do S.T.J., de 5 de Maio de 1992, dizendo que “transporte gratuito é aquele que não é remunerado, 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”.

Opinião diversa têm PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA, ao escreverem que o transporte se diz gratuito “sempre que à prestação do transportador não corresponda, segundo a intenção dos contraentes, um *correspectivo* da outra parte, pouco importando que o transportador tenha qualquer interesse (moral, espiritual, ilícito, etc.) na prestação realizada”.^{82, 83} Parece-nos que SALAVATORE ROMANO considera que este será o conceito clássico de gratuitidade quando diz: “si tratta [...] di un ritorno al concetto classico di gratuità nel senso di mancanza d’un corrispettivo”.⁸⁴

ABILIO NETO define o transporte gratuito como “o transporte que é feito por mero favor ou simples complacência ou cortesia no interesse exclusivo do transportado e sem qualquer vinculação por parte do transportador”.⁸⁵

Inclinamo-nos para a posição de PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA.

Da mesma opinião manifestou-se também o Acórdão do S.T.J., de 5 de Junho de 2003, que vem referir que “o transporte gratuito [...] é aquele em que a prestação do transportador é feita sem nenhuma contrapartida de ordem material ou económica, isto é, por mero favor ou simples complacência ou cortesia e no interesse exclusivo do transportado”.⁸⁶

⁸⁰ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 102, pág. 301.

⁸¹ Cfr. AMARAL, António Serra, Código da Estrada Anotado, 3.ª edição, Editora Rei dos Livros, 1992, pág. 154.

⁸² Cfr. LIMA, Pires de, e VARELA, Antunes, Ob. Cit., págs. 516 e 517.

⁸³ Neste sentido vide: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., págs. 672 e 673.

⁸⁴ Cfr. ROMANO, Salvatore, Rivista di Diritto Civile, Ano VI, parte I, 1960, pag. 506.

⁸⁵ Cfr. NETO, Abilio, Código Civil Anotado, 8.ª edição, Ediforum – Edições Jurídicas, Lda, Lisboa, 1993, pág. 410.

⁸⁶ No mesmo sentido se manifestou o Acórdão do S.T.J., de 20 de Novembro de 2003.

Em atenção terá sempre de ter-se aqueles casos em que a gratuidade do transporte é meramente aparente, como é o caso do transporte facultado pela empresa aos seus funcionários, em que esse transporte só será facultado porque os funcionários receberão menos e não por um acto altruísta e de cortesia por parte da entidade empregadora. Ou aqueles casos em que o transporte desde a central de autocarros até ao centro comercial é gratuito, aí a gratuidade será um puro golpe de marketing e não uma boa acção levada a cabo pelos responsáveis pelo centro comercial.^{87, 88}

Neste sentido SALVATORE ROMANO vem precisamente excluir este tipo de actos do âmbito do transporte de cortesia, acreditando que a configuração jurídica daqueles actos e do transporte de cortesia é diferente. A este propósito vem assertivamente dizer que “la conseguenze devono trarsi anzitutto dalla configurazione giuridica dell’atto di cortesia nel quadro delle concessioni di esercizio di poteri, diritti, facoltà, il che non inquadra per altro tutti rapporti amichevoli (non inquadra, ad es., le prestazioni amichevoli di un professionista)”.⁸⁹

⁸⁷ “Mais entre le transport gratuit et le transport onéreux existent toutes sortes de situations dont le caractère est mixte, dont la nature est ambiguë. [...] Enfin la nationalisation des chemins de fer et la mise en régie des transports urbains, ont permis d’imposer aux transportateurs publics [...] des conditions particulières pour l’exécution des transports. Certains parmi ces conditions peuvent donner à un transport pris isolément une apparence de gratuité plus ou moins complète. En réalité, cette gratuité est accordée à la demande des autorités publiques en contre-partie de prestations fournies par celles-ci. La gratuité prend la forme d’une stipulation faite au profit des voyageurs admis à circuler gratuitement.

Tel est le cas des militaires, commis des postes, maires et conseillers généraux disposant de permis gratuits de circulation. Tel est également le cas des familles de cheminots, qui bénéficient de permis de circulation ou de tarifs très réduits.

Il y a également responsabilité contractuelle au cas d’un accident survenant à un enfant en bas âge transporté gratuitement par chemin de fer.

(...) Dans le arrêts que nous venons d’examiner, nous avons pu constater que l’absence de rémunération est trompeuse et ne signifie nullement que le transport été fourni gratuitement”. Cfr. LESERVOISIER, Yves, Ob. Cit., págs. 25 e 27.

⁸⁸ Ainda relativamente à mera aparência de gratuidade, vide: ROMANO, Salvatore, Ob. Cit., pág. 506: “Ad es., le prestazioni gratuite di soccorso, di auto in *panne* (che talvolta si è risolto in danno per la vettura motrice). A nostro avviso, in questi casi cortesia e gratuità (beninteso che questa può essere esclusa) si fondano nella configurazione d’un accordo impegnativo in ordine all’oggetto e al risultato: traino fino ad una determinata località, al prossimo garage o distributore ecc. Anche qui vediamo, salvo il ricorso ai criteri di valutazione della colpa con minor rigore, l’applicazione della disciplina contrattuale”. “L’amico può mettere a disposizione la propria auto, con o senza conducente; nello stesso svolgimento di un rapporto di cortesia il guidatore cede il volante all’amico. In questi casi domina la figura del comodato, cioè quella d’un contratto reale tipizzato [...], o, quanto meno, elementi di questo contratto prevalgono sul rapporto di cortesia”.

⁸⁹ Cfr. ROMANO, Salvatore, Ob. Cit., pág. 500.

2. Percurso Legislativo

2.1 O Código da Estrada

Numa fase inicial, o regime da responsabilidade por danos causados por veículos (e animais) vinha regulado no próprio Código da Estrada. Dispunha o n.º 1 do artigo 56.º daquele diploma:

1. “Todo o acidente causado por veículo ou animal em trânsito nas vias públicas que atinja qualquer pessoa na sua integridade física ou no seu património dá ao lesado direito a indemnização pelos prejuízos ou danos recebidos, excepto quando seja imputável ao lesado ou a terceiro, ou resulte de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

Os indivíduos transportados gratuitamente não terão direito a indemnização se forem vítimas de acidente devido a caso fortuito, ainda que inerente ao funcionamento do veículo que os transportava. Para este efeito considera-se transporte gratuito aquele que não é feito no interesse do transportador”.

Note-se que, relativamente ao transporte gratuito, para que a responsabilidade do condutor fosse excluída não era necessário que se verificasse uma “força maior estranha ao funcionamento do veículo”; a letra do preceito leva-nos a entender que, para que a responsabilidade do transportador fosse excluída tanto faria que estivéssemos perante uma causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo como se estivéssemos perante aquilo a que entendemos como “risco próprio do veículo”, um “caso fortuito, ainda que inerente ao funcionamento do veículo”, o que não se permitia no caso de o transporte não ser gratuito.

Este preceito foi revogado pelo artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 47 344, de 25 de Novembro de 1966, que promulgou o Código Civil, passando a responsabilidade civil por acidentes de viação a ser regulada nos artigos 483.º e seguintes do novo Código.

2.2 O Código Civil de 1966

Relativamente a este assunto, estatuiu o artigo 504.º do Código Civil de 1966 o seguinte:

“1. A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas em virtude de contrato; mas, neste caso, abrange só os danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas.

2. No caso, porém, de transporte gratuito, o transportador responde apenas, nos termos gerais, pelos danos que culposamente causar.

3. São nulas as cláusulas que excluam ou limitem a responsabilidade do transportador pelos acidentes que atinjam a pessoa transportada”.

Assistimos, deste modo, a uma alteração substancial do âmbito de aplicação da norma relativa ao transporte gratuito, é que, se antes do Código Civil de 1966 a responsabilidade do transportador gratuito se excluiria somente com a ocorrência de um “caso fortuito, ainda que inerente ao funcionamento do veículo”, com o Código Civil de 1966 o transportador passa a responder apenas “pelos danos que culposamente causar”. Quer isto dizer que continua arredada a responsabilidade objectiva neste tipo de transporte, sendo que o transportador gratuito só responderá verificando-se culpa, ou seja, com base na responsabilidade subjectiva.⁹⁰

O transportador gratuito só responderia nos termos gerais e não haveria presunção de culpa do responsável, isto porque o Assento do S.T.J. n.º 1/80, de 29 de Janeiro de 1980, declarou inaplicável o disposto no n.º 2 do artigo 483.º do Código Civil, em matéria de acidentes de viação.⁹¹

⁹⁰ “O transportador gratuito só responde nos termos dos artigos 483.º e 487.º do Código Civil, e pelos danos que causar com culpa sua, cabendo ao lesado fazer a prova desta, por não funcionar, nesta hipótese, a teoria do risco ou da responsabilidade objectiva”, cfr. Acórdão da Relação do Porto, de 16 de Janeiro de 1991. Vide, no mesmo sentido: Acórdão da Relação do Porto, de 25 de Março de 1996.

⁹¹ Cfr. COSTA, Mário Júlio de Almeida, Ob. Cit., pág. 637.

2.3 Imposição Comunitária – O Decreto-Lei n.º 14/96, de 6 de Março

A norma relativa ao transporte gratuito viria novamente a ser alterada. Esta alteração aconteceu por imposição comunitária, através da Terceira Directiva Automóvel, a Directiva n.º 1990/232/CEE do Conselho, de 14 de Maio, que foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 130/94, de 19 de Maio.

Porém, não foi o Decreto-Lei n.º 130/94, de 19 de Maio que procedeu à alteração do artigo 504.º do Código Civil. Esta alteração chegaria quase dois anos mais tarde, com o Decreto-Lei n.º 14/96, de 6 de Março.⁹² No seu preâmbulo podia ler-se:

“A Directiva n.º 90/232/CEE, de 14 de Maio de 1990, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil atinente à circulação de veículos automóveis estabelece, no seu artigo 1.º, que o aludido seguro deve cobrir a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, com excepção dos sofridos pelo condutor.

A transposição da directiva para o direito interno português implica a adequação do texto do citado artigo 504.º, no sentido de os referidos passageiros poderem beneficiar do direito a indemnização pelo transportador nas hipóteses de responsabilidade pelo risco”.

Desta feita, foi alterado o artigo 504.º do Código Civil, que até hoje se apresenta com a seguinte redacção:

“1. A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas.

2. 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.

3. No caso de transporte gratuito, a responsabilidade abrange apenas os danos pessoais da pessoa transportada.

4. São nulas as cláusulas que excluam ou limitem a responsabilidade do transportador pelos acidentes que atinjam a pessoa transportada.”

Foi assim que passou a estar abrangida no transporte gratuito a possibilidade do transportado gratuitamente poder exigir indemnização com base na responsabilidade objectiva.

⁹² Cfr. Acórdão do S.T.J., de 7 de Dezembro de 2010.

Note-se, porém, que só serão ressarcidos os “danos pessoais da pessoa transportada”, não podendo esta exigir indenização por danos patrimoniais que possam eventualmente advir do acidente, com base na responsabilidade objectiva.

3. Transporte Gratuito e Contrato Gratuito de Transporte

Chegados aqui, será agora importante perceber qual a diferença entre o transporte gratuito, vulgo *transporte de cortesia*, e o contrato gratuito de transporte e saber se essa diferença importará, também, uma diferença de regime – ou seja – será o n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil aplicável tanto ao transporte gratuito como ao contrato gratuito de transporte ou será apenas aplicável ao transporte gratuito, sendo aplicável ao contrato gratuito de transporte o n.º 2 do dito artigo?

No entender de VAZ SERRA, o transporte de cortesia distinguir-se-á do transporte contratual gratuito consoante haja ou não uma relação contratual. Quer isto dizer que tudo dependerá da vontade manifestada pelas partes: “se as partes querem vincular-se juridicamente mediante um contrato (podendo o transportador exigir a execução do transporte), há um contrato de transporte, ainda que gratuito, ao passo que, se não têm essa intenção, o caso é de simples transporte de cortesia”.

Apesar desta distinção, o autor considera que embora a palavra “porém” do n.º 2 do artigo 504.º (número 2 da redacção do Código Civil de 1966) “pudesse inculcar que este se refere ao transporte gratuito mediante contrato, o objectivo desse preceito compreende também o transporte de cortesia”.⁹³ Assim sendo, o n.º 3 do actual artigo 504.º compreenderá tanto o transporte de cortesia como o contrato gratuito de transporte.

Concordamos com a subsunção que o autor faz relativamente àquela norma, e acreditamos que, com o termo “transporte gratuito”, o n.º 3 daquele artigo pretenda englobar todos os tipos de transporte gratuito, seja ele feito com alicerces contratuais ou não.⁹⁴

⁹³ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 114, pág. 32.

⁹⁴ No sentido de que o n.º 3 do artigo 504.º se aplica quer ao transporte gratuito, quer ao transporte contratual gratuito, vide ainda: COSTA, Mário Júlio de Almeida, Ob. Cit., pág. 636: “Quanto ao transporte gratuito – de natureza contratual ou por mera cortesia ou benevolência (artigo 504.º, n.º 3)”.

Também PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA concordam com esta posição, veja-se: “o regime geral da responsabilidade (baseada na culpa) vale 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 complacência com certos usos. Os trabalhos preparatórios do Código revelam que a lei quis sujeitar ao mesmo regime, tanto o transporte (gratuito) contratado, como o transporte de simples cortesia”.⁹⁵

E se o transporte se inicia como sendo de mera cortesia mas o transportado paga uma retribuição ao transportador pelo transporte? Ora, para VAZ SERRA, neste caso não estaremos perante um contrato de transporte, nem estaremos perante transporte gratuito. Contudo deverá aplicar-se, por analogia, o n.º 2 do artigo 504.º, relativo ao transporte por via de contrato, já que “o transportador tem interesse no transporte, embora este não seja contratual”.⁹⁶ Não nos parece que seja a melhor das opiniões.

E, tendo o transportador aceite conceder ao transportado uma “boleia”, se o transportado decide pagar todas as despesas da viagem, sem que o transportador nada tenha pedido, permanecerá o transporte gratuito? Na opinião de VAZ SERRA, aqui o transporte continuará a ser gratuito, já que “o transportador não tem interesse nele, limitando-se a fazer um favor e sendo aquele pagamento apenas uma indemnização ou evitação das suas despesas”.⁹⁷

Não podemos concordar com VAZ SERRA quando distingue desta forma entre o regime a aplicar consoante se trate de uma retribuição pelo transporte ou uma indemnização pelos gastos da viagem. Parece-nos uma discrepância colossal. Vejamos: se um sujeito retribui o favor de lhe concederem uma “boleia” com 20€, para VAZ SERRA, este transporte não será gratuito, e, por analogia, estará coberto pela segurança do n.º 2 do artigo 504.º, sendo que, em caso de acidente, a responsabilidade do transportador abrangerá tanto os seus danos pessoais, como os danos nas coisas por si transportadas; se, por outro lado, o sujeito decidir pagar com os mesmos 20€ as despesas do veículo (como como combustível, portagens, óleo, desgaste de pneus, etc.), então, em caso de acidente,

⁹⁵ Cfr. LIMA, Pires de, e VARELA, Antunes, Ob. Cit., pág. 517.

⁹⁶ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 102, págs. 302 e 303.

⁹⁷ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 102, pág. 303.

apenas estará protegido pelo n.º 3 do mesmo artigo, o que apenas lhe permitirá ser ressarcido pelos seus danos pessoais. Não nos parece que faça muito sentido.

Quando VAZ SERRA se pronunciou acerca desta problemática vigorava ainda o artigo 504.º que havia nascido com o Código Civil de 1966, contudo, também aí a sua análise nos parece estranha, porquanto se se tratasse de uma retribuição, através da analogia para o n.º 2 (anterior n.º 1), o transportado seria ressarcido pelos danos pessoais e pelos danos nas coisas por ele transportadas; enquanto que, tratando-se de uma indemnização pelas despesas do veículo, o transportador só responderia se se provesse culpa dele.

Entendemos assim, que tão gratuito será um transporte em que são pagas as despesas, como aquele em que é oferecida uma retribuição pelo favor ao transportador. E, quanto muito, nenhum deles o seria, mas nunca se poderiam atribuir consequências diferentes a actos que, na prática, pelo menos para nós, são iguais.

Considerando-se em todas estas situações que este transporte é gratuito, é hora de saber a quem caberá fazer prova da gratuitidade do transporte.

4. Prova de Gratuitidade

No anterior regime, exigia-se a prova da culpa do transportador, no caso transporte gratuito, para que ele pudesse responder no âmbito da responsabilidade subjectiva. Estabelecia – e estabelece – o n.º 1 do artigo 487.º do Código Civil que, salvo havendo presunção legal de culpa, “é ao lesado que incumbe provar a culpa do autor da lesão”.

Nada se dizia, contudo, relativamente à prova da gratuitidade do transporte, contudo, cremos que a prova deveria estar ao encargo do transportador gratuito e não a cargo do transportado, cabendo-lhe apenas, a provar-se a gratuitidade de transporte, provar a culpa do transportador.

Cremos nesta hipótese já que, pense-se: ao transportado sempre seria mais vantajoso que o transporte não fosse gratuito, já que, como dissemos, nesta hipótese a responsabilidade sempre abrangeria os danos que atingissem “a própria pessoa e as coisas por ela transportadas”. Quer isto dizer que só ao transportador interessaria provar que o

transporte se efectuou pela via gratuita, respondendo apenas se o transportado proovesse a sua culpa, podendo, embora, haver uma limitação da indemnização se a responsabilidade se fundasse não em dolo mas em mera culpa (cfr. artigo 494.º do Código Civil).

Com a nova redacção do artigo 504.º do Código Civil, relativamente ao transporte gratuito passa a aceitar-se uma responsabilidade objectiva do transportador.

Agora – embora se mantenha tudo quando foi dito relativamente ao ónus da prova na responsabilidade subjectiva –, o transportado gratuitamente passa a poder valer-se da responsabilidade com base no risco.

Vejamos: “aquele que tiver a direcção efectiva do veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, [...] responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo” (cfr. artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil), acresce a este facto que “a responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas” (cfr. artigo 504.º, n.º 1 do Código Civil), e abre-se a ressalva relativamente ao transporte gratuito, em que “a responsabilidade abrange só os danos pessoais da pessoa transportada” (cfr. artigo 504.º, n.º 3 do Código Civil).

Quer isto dizer que, ainda que o transportado gratuitamente não consiga provar a culpa do transportador gratuito, este não ficará de todo exonerado, recairá sobre ele a responsabilidade com base no risco. E, para ficar exonerado de responsabilidade objectiva, terá de fazer valer-se das causas de exclusão da responsabilidade previstas no artigo 505.º do Código Civil, cabendo-lhe provar uma de três situações: que o acidente foi imputável ao próprio lesado; que o acidente foi imputável a terceiro; ou, que o acidente resultou de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.

Por tudo quanto foi dito, parece-mos que também com a nova redacção do artigo 504.º do Código Civil, a prova da gratuitidade do transporte caberá ao transportador, porquanto se não se provar, com base no risco ele responderá por todos os danos (a não ser que se trate de transporte por via de contrato, em que só responderá pelos “danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas” – cfr. artigo 504.º, n.º 2 do Código Civil); ao passo que, a provar-se a gratuitidade do transporte, responderá, com base no risco, apenas pelos “danos pessoais da pessoa transportada” (cfr. artigo 504.º, n.º 3 do Código Civil).

5. Transportado Gratuitamente por um Comissário

Imagine-se que uma pessoa é transportada gratuitamente não pelo dono do veículo, mas por um seu comissário.

Pois bem, dita o n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil 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; se porém o conduzir fora do exercício das suas funções de comissário, responde nos termos do n.º 1”.

Relativamente à segunda parte deste preceito, não se colocam grandes dúvidas. Fora do exercício das suas funções de comissário será o transportador que terá, de facto, “a direcção efectiva” do veículo, e se não está no exercício das suas funções, parece-nos óbvio que conduzirá o veículo “no seu próprio interesse”, respondendo, portanto, nos termos do n.º 1 do artigo em apreço, “pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo”.⁹⁸ Afinal de contas “a responsabilidade do comitente só existe se o facto danoso for praticado pelo comissário [...] no exercício da função que lhe foi confiada” (cfr. artigo 500.º, n.º 2 do Código Civil).

Já no que concerne à primeira parte daquele n.º 3, algumas dúvidas se colocam.

Em primeiro lugar é necessário saber quais as consequências que advêm da presunção estabelecida no preceito. Pois bem, a expressão “salvo se provar” poderia conduzir-nos de imediato à conclusão de que houve aqui um inversão do ónus da prova, já que, não se tratando de um comissário, caberia ao transportado provar que o transportador agiu com culpa, o que aqui não se verifica.

Contudo, decidiu o Acórdão do S.T.J., de 31 de Janeiro de 1980, que “a inversão do ónus da prova do n.º 3 do artigo 503.º funciona apenas nas relações internas dos vários responsáveis pelo risco, por ser nesse domínio que se insere e que tem campo de aplicação, não podendo ser invocada pelo lesado perante o lesante”.⁹⁹

⁹⁸ Vide, neste sentido: VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 661.

⁹⁹ Neste sentido, vide também o Acórdão do S.T.J., de 19 de Outubro de 1978, fundando-se no argumento “de se tratar de disciplina apenas ditada para a responsabilidade objectiva, não se referindo, pois, às relações lesante-lesado. Seria, aliás, impossível que existisse essa presunção de culpa, perante o lesado, quando o lesante conduzia o veículo em nome de outrem (n.º 3) e não existisse quando o conduzisse em seu nome e no seu próprio interesse (n.º 1)”.

A esta decisão opôs-se VAZ SERRA, afirmando que “não podemos concordar com a tese de que a inversão do ónus da prova da culpa aí estabelecida funcione apenas nas relações internas dos vários responsáveis pelo risco”.¹⁰⁰

Também PIRES DE LIMA e ANTUNES VARELA partilhavam da mesma opinião, considerando que de facto deveria estender-se a presunção de culpa estabelecida no n.º 3 do artigo 503.º “às relações entre o condutor por conta de outrem e o lesado, abrangendo toda a área da responsabilidade civil proveniente dos acidentes de viação”.¹⁰¹

Esta quezília viria a ser resolvida com o Assento do S.T.J. n.º 1/83, de 14 de Abril de 1983,¹⁰² firmando doutrina relativamente ao assunto, afirmando que “a primeira parte do n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil estabelece uma presunção de culpa do condutor do veículo por conta de outrem pelos danos que causar, aplicável nas relações entre ele como lesante e o titular ou titulares de direito à indemnização”.

Ora, estabelecida uma presunção de culpa, esta será abrangida pelo n.º 1 do artigo 487.º do Código Civil, que reitera o seguinte: “é ao lesado que incumbe provar a culpa do autor da lesão, salvo havendo presunção legal de culpa”.

Outros dois Assentos de igual relevância neste assunto foram o Assento do S.T.J. n.º 3/94, de 19 de Março de 1994 e o Assento do S.T.J. n.º 7/94, de 2 de Março de 1994. O primeiro veio afirmar expressamente que “a responsabilidade por culpa presumida do comissário, estabelecida no artigo 503.º, n.º 3, primeira parte, do Código Civil é aplicável no caso de colisão de veículos prevista no artigo 506.º, n.º 1, do mesmo Código”. O segundo veio determinar que “a responsabilidade por culpa presumida do comissário, nos termos do artigo 503.º, n.º 3, do Código Civil, não tem os limites fixados no n.º 1 do artigo 508.º do mesmo diploma”.¹⁰³

Por conseguinte, caberá ao transportador (comissário) provar que agiu sem culpa.¹⁰⁴

¹⁰⁰ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 114, pág. 30.

¹⁰¹ Cfr. LIMA, Pires de, e VARELA, Antunes, Ob. Cit., pág. 515.

¹⁰² Cfr. ANTUNES VARELA, Ob. Cit., pág. 658 e 659.

¹⁰³ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 661.

¹⁰⁴ “Havendo culpa do condutor do veículo, o detentor (não condutor) pode responder com um duplo fundamento: 1.º) como mero detentor do veículo, do qual tem a direcção efectiva e interessada, pelos danos provenientes dos respectivos riscos próprios (artigo 503.º, n.º 1 do Código civil), caso em que se lhe aplicavam os limites máximos previstos na anterior redacção do artigo 508.º do Código Civil, hoje

Ora, há aqui uma discrepância relevante no que concerne ao facto de o veículo ser conduzido por um comissário ou pelo próprio dono. Vejamos: se o veículo for conduzido por um comissário, a culpa deste, em caso de danos a terceiros provenientes de acidente, presume-se; por outro lado, se o condutor do veículo for o próprio dono, a culpa não se presumirá e caberá ao lesado a prova da existência da mesma. ANTUNES VARELA explica – brilhantemente, diga-se –, nas suas lições, o porquê desta discrepância da seguinte forma: “há na condução por conta de outrem um perigo sério de *afrouxamento* na *vigilância* do veículo, que a lei não pode subestimar”, além disso, um outro perigo frequente e não menos grave, “é o da fadiga deste (causa de inúmeros acidentes) proveniente das horas extraordinárias de serviço: o comitente para não admitir mais pessoal nos seus quadros; o comissário para melhorar a sua remuneração”.

O autor vem ainda referir que se deve exigir “perícia *especial* na condução” aos condutores por conta de outrem, por serem, normalmente, “*condutores profissionais*” e, precisamente por tal motivo, “mais facilmente” poderão “elidir a presunção de culpa com que a lei os onera, quando nenhuma culpa tenha realmente havido da sua parte na verificação do acidente”.^{105, 106}

Por tudo o que aqui e agora se disse, ANTUNES VARELA, leva-mos a crer, relativamente à tal discrepância, que a balança ficará equilibrada; isto porque, ainda que o condutor por conta própria não seja abrangido pela presunção de culpa estabelecida no n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil, ele sempre ficará sujeito ao regime da responsabilidade objectiva, constante no n.º 1 do artigo 503.º e no artigo 505.º do Código Civil.

Relativamente aos limites máximos do artigo 508.º do Código Civil, se o detentor do veículo é chamado à responsabilidade precisamente na qualidade de detentor do veículo e, por conseguinte, com base na criação do risco inerente à utilização do mesmo, deverão aplicar-se os limites do artigo 508.º do Código Civil, já que se tratam de limites máximo

inexistentes face à nova redacção do preceito, introduzida pelo Decreto-Lei n.º 59/2004, de 19 de Março; 2.º) como comitente, quando se verifique uma relação de comissão, caso em que funciona como garante da indemnização que recai sobre o comissário, abrangendo, por isso, toda a obrigação (artigo 503.º, n.º3 e 500.º do Código Civil)”, cfr. Acórdão do S.T.J., de 12 de Setembro de 2006.

¹⁰⁵ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 662.

¹⁰⁶ ANTUNES VARELA dá ainda nota de que “a presunção de culpa deliberadamente sacada sobre o condutor por conta de outrem (comissário), aliada à responsabilidade solidária que recai sobre o comitente (dono ou detentor do veículo), só pode estimular a realização do seguro da responsabilidade civil em termos que cubram todo o montante da indemnização a que possam estar sujeitos”, cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Ob. Cit., pág. 656.

para o caso de responsabilidade objectiva; se, por outro lado, detentor do veículo é chamado à responsabilidade na qualidade comitente, ele será "garante da obrigação de indemnizar a cargo do comissário", pelo que a sua responsabilidade cobrirá toda a obrigação de indemnização do comissário, tal como resulta do disposto no n.º 1 do artigo 500.º do Código Civil.¹⁰⁷

6. Colisão de Veículos

Como vimos *supra*, a questão da colisão de veículos é uma das mais sensíveis matérias no âmbito dos acidentes de viação.

Esta sensibilidade deve-se muito à situação em que dois veículos colidem e num deles se transporta uma pessoa a título gratuito. O problema maior nesta situação é o de saber quem responderá, e em que termos, pelos danos resultantes da colisão para o transportado gratuitamente.

6.1. Culpa de Um ou de Ambos os Condutores

Ora, havendo culpa de um dos condutores, esse seguramente responderá, nos termos gerais pelos danos que causar ao transportado gratuitamente, afinal de contas "aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação" (cfr. artigo 483.º, n.º 1 do Código Civil).

O condutor culpado teria, portanto, que ressarcir o transportado gratuito por todos os danos que no acidente tivessem tido causa.

Se, por outro lado, se registou culpa de ambos os condutores, como já se disse, "cada um responderá pelos danos correspondentes ao facto que praticou, devendo a indemnização ser fixada nos termos do artigo 570.º, visto à culpa de cada um dos

¹⁰⁷ Vide o que se disse *supra*, relativamente ao Assento do S.T.J. n.º 7/94, de 2 de Março de 1994, pág. 41.

condutores corresponder a culpa de cada um dos lesados”.¹⁰⁸ Devendo, em caso de dúvida, considerar-se igual a culpa de cada um dos condutores (cfr. artigo 506.º, n.º 2 do Código Civil).

Neste caso, cada condutor ressarciria o transportado gratuito na proporção da culpa da sua actuação, considerando-se igual essa culpa, em caso de dúvida.

Até aqui, não há grandes dúvidas. Dúvidas encontraremos quando passarmos deste contingente de culpa para um contingente de risco. É o que agora faremos.

6.2. Responsabilidade dos Condutores a Título de Risco

“Não se tendo apurado a culpa de nenhum dos condutores no acidente de viação em causa, estamos, efectivamente, perante uma situação de responsabilidade pelo risco”.¹⁰⁹

É precisamente isto que nos ensina o n.º 1 do artigo 506.º do Código Civil, como anteriormente tivemos oportunidade de ver, que, no caso de colisão de veículos, não havendo culpa de nenhum dos condutores, deverá a responsabilidade ser repartida na exacta proporção em que os riscos dos respectivos veículos houverem contribuído para o acidente.

Ensina-nos, ainda, que, não havendo culpa de nenhum dos condutores, se apenas um dos veículos houver causado danos, então apenas esse estará obrigado a indemnizar.

6.2.1. Decreto-Lei n.º 47344, de 25 de Novembro de 1966

Na primitiva versão do n.º 3 do artigo 504.º preceituava-se que o transportador gratuito apenas responderia pelos danos que culposamente causasse.

Punha-se aqui o problema de saber se, não havendo culpa de nenhum dos condutores, o transportado gratuitamente poderia exigir do condutor do outro veículo apenas uma indemnização dos danos correspondente à medida em que o risco do seu

¹⁰⁸ PEREIRA, Sónia Maria Fontes de Magalhães de Oliveira, Ob. Cit., pág. 43.

¹⁰⁹ Cfr. Acórdão da Relação de Lisboa, de 11 de Setembro de 2007.

veículo havia contribuído para o acidente, ou se poderia exigir-lhe uma indemnização integral dos danos que o acidente lhe houvesse causado.

Uma coisa era certa, pelo menos nas ópticas tanto de VAZ SERRA como de ANTUNES VARELA, não se aceitava a solução de que nenhum dos condutores – criadores do risco – seria responsável com base na alegada aceitação do risco pelo transportado gratuitamente.¹¹⁰

Pois, relativamente à responsabilidade pelo risco do condutor do outro veículo – sabendo que estava excluída a responsabilidade pelo risco do transportador gratuito – ANTUNES VARELA avançou com três possíveis soluções¹¹¹:

a) Considerar extensiva ao condutor do outro veículo a isenção de responsabilidade de que goza o transportador gratuito;

b) Considerar o condutor do outro veículo responsável, mas apenas na medida em que o risco desse veículo houvesse contribuído para os danos do acidente – responsabilidade parcial;

c) Considerar o condutor do outro veículo responsável por todos os danos que o transportado gratuitamente sofreu – responsabilidade integral.

Relativamente à primeira de solução apresentada, parece-nos que seria de imediato de excluir. Nas palavras de ANTUNES VARELA, “a isenção da responsabilidade do dono do veículo, no caso de transporte gratuito, não assenta, de facto, numa pretensa aceitação das consequências do acidente que o beneficiário venha eventualmente a sofrer. Funda-se antes nunca consideração objectiva de justiça”.

Quando à segunda solução apresentada – preconizada por SÁ CARNEIRO e por OLIVEIRA MATOS – as pessoas transportadas gratuitamente teriam direito a indemnização na parte em que os danos fossem provenientes dos riscos do outro veículo. OLIVEIRA MATOS considera exagerado atribuir sempre a qualidade de terceiros aos transportados em relação ao guarda do veículo em que não seguiam para dele obterem o pagamento da indemnização pela totalidade dos danos.¹¹²

¹¹⁰ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 102, pág. 29; e VARELA, João de Matos Antunes, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 101, pág. 282.

¹¹¹ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 101, págs. 282 e 283.

¹¹² Cfr. CARNEIRO, Sá, Revista dos Tribunais, Ano 86, pág. 67 a 70.

ANTUNES VARELA caracteriza esta solução como sendo “uma orientação bastante mais criteriosa e equilibrada, que nem deixa a vítima desprovida de qualquer indemnização, como na solução anterior, nem onera o dono do outro veículo com uma prestação cujo montante exceda a medida da sua contribuição.” Apesar disso, não é esta a posição acolhida pelo autor.

No que diz respeito à terceira solução apresentada, ANTUNES VARELA vem denotar que “desde que o acidente não seja devido a culpa nem a facto imputável ao lesado ou a terceiro, nem a causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo, o lesado deve ter direito a ser indemnizado de todos os danos que sofreu” e acrescenta que, se o lesado não pode ser indemnizado pelo transportador gratuito, ele deve poder ser indemnizado à custa do dono do outro veículo.¹¹³

Assim, verificamos que ANTUNES VARELA defende a tese da indemnização integral, de uma responsabilização integral do condutor do outro veículo, que assim se verá obrigado a, com base no risco, indemnizar o transportado gratuitamente por todos os danos que sofreu em virtude do acidente – já que o antigo n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil exoneraria de responsabilidade pelo risco o transportador gratuito.

Também assim decidiu o Acórdão da Relação de Coimbra, de 10 de Julho de 1974: “se da colisão entre dois automóveis sem culpa dos condutores, resultarem danos na pessoa transportada gratuitamente num dos veículos, excluída a responsabilidade do respectivo transportador, cumpre ao dono do outro veículo indemnizar os prejuízos por ela causados”.

AMÉRICO MARCELINO manifestou o seu desagrado pela posição do Acórdão, e manifestou também a sua preferência pela responsabilidade parcial, dizendo que “o tenedor do outro veículo irá suportar tão-somente a quota de responsabilidade (a título de culpa ou de risco) com que contribui para o acidente”. Acrescentando que “não tem a obrigação de suportar uma quota que em princípio pertenceria ao tenedor do veículo transportador”.¹¹⁴

¹¹³ Cfr. VARELA, João de Matos Antunes, *Revista de Legislação e Jurisprudência*, Ano 101, pág. 282 e 283.

¹¹⁴ Cfr. MARCELINO, Américo, “*Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*”, 11ª Edição, Editora Petrony, 2012, pág. 203.

VAZ SERRA, discordando da posição daquele Acórdão e de ANTUNES VARELA, vem dividir os casos de colisão de veículos – no que concerne à situação dos transportados gratuitamente – em dois possíveis grupos de situações. Para VAZ SERRA, se o acidente tivesse sido causado só pelo outro veículo, desempenhando uma função meramente passiva o veículo transportador, não parecia haver obstáculo a que pudesse o passageiro lesado exigir do responsável pelo risco daquele veículo a reparação total do dano. Se, por outro lado, o dano houvesse sido causado pelos dois veículos, e se não se teria produzido sem tal concurso, o lesado deveria poder exigir do responsável pelo risco do veículo não transportador a reparação da parte do dano para que esse veículo contribuiu. Era exactamente isto que estava preconizado no n.º 6 do seu anteprojecto.^{115, 116}

No nosso entender, parecia ser a solução da responsabilidade parcial a mais justa, isto porque, nos termos do n.º 1 do artigo 503.º do Código Civil, o condutor “responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo”, intuindo-nos que o condutor deverá responder pelos riscos próprios do seu veículo e não dos vários veículos intervenientes no acidente – em consequência de um ou os vários terem sido exonerados de responsabilidade a título de risco em virtude do disposto na antiga redacção do n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil.

Se optássemos por uma responsabilidade integral, então o condutor do outro veículo teria de arcar com toda a responsabilidade quer o risco do seu veículo tivesse contribuído com 10% quer tivesse contribuído com 90% para o acidente e, na primeira situação, o transportado iria receber toda a indemnização, só porque teve a sorte de um outro veículo também ter contribuído para o acidente, ainda que em percentagem mínima.¹¹⁷

Acreditamos, também, que a responsabilidade não devesse ser solidária, isto porque artigo 507.º, relativo à responsabilidade solidária, só será de aplicar “se a responsabilidade pelo risco recair sobre várias pessoas”, que não é, como já vimos, o caso, dada a

¹¹⁵ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 102, pág. 30.

¹¹⁶ Ditava aquele n.º 6 que “A pessoa, que, transportada gratuitamente num veículo, é vítima de acidente causado por choque desse veículo com outro, pode exigir a reparação do dano à pessoa responsável por esse outro veículo, se o acidente foi causado apenas por este e, se ambos os veículos contribuíram para o dano, que não se teria dado sem esse concurso, pode reclamar da dita pessoa a reparação do dano na parte em que para ele contribuiu o referido veículo [...]”, cfr. CARNEIRO, Sá, Revista dos Tribunais, Ano 86, pág. 68.

¹¹⁷ Vide, neste sentido: CARNEIRO, Sá, Revista dos Tribunais, Ano 86, pág. 70.

desresponsabilização pelo risco do transportador gratuito, operada pela anterior redacção do n.º 2 do artigo 504.º, na redacção do Código Civil de 1966. Quer isto dizer que “aquele responsável ficaria em situação pior do que a que teria se o passageiro transportado tivesse direito a indemnização contra o transportador, visto que, neste caso, poderia exercer direito de regresso contra ele”.¹¹⁸

Desta feita, aceitando-se a tese da indemnização integral, para além do condutor do outro veículo não poder exercer o direito de regresso, teria ainda de arcar com um prejuízo superior à sua quota de responsabilidade no acidente, superior à sua quota de risco.

6.2.2. O Decreto-Lei n.º 14/96, de 6 de Março

O problema de que acima demos conta acaba por desaparecer com a nova redacção do n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil – operada pelo Decreto-Lei n.º 14/96, de 6 de Março – que passa a abranger, na responsabilidade pelo risco, o transportador gratuito.

Pois bem, com esta nova redacção do artigo relativo ao transporte gratuito – anterior n.º 2 e actual n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil – a responsabilidade a título de risco passa a ser alargada ao transportador gratuito, passando ele a responder pelo risco proveniente do seu veículo.

Apesar deste alargamento de responsabilidade, o transportador gratuito apenas responderá, a título de risco, pelos danos pessoais que o transportado gratuitamente sofrer. Isto é, os danos patrimoniais continuarão sem cobertura, no que diz respeito à responsabilidade pelo risco, por parte do transportador gratuito. Isto porque não se deverá sobrecarregar o transportador gratuito em virtude de um acto que, à partida, se deve considerar puramente altruísta.

Assim sendo, e estabelecendo-se esta restrição, resta saber se os danos patrimoniais serão cobertos pelo condutor do outro veículo e em que termos.

Por tudo quanto foi dito em relação à anterior redacção do preceito, parece-nos que, não respondendo o transportador gratuito pelos danos patrimoniais, o condutor do outro

¹¹⁸ Cfr. SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 102, pág. 30.

veículo deverá responder apenas “pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo” (cfr. artigo 503.º, n.º 1 do Código Civil) e “na proporção em que o risco [...] houver contribuído para os danos” (cfr. artigo 506.º, n.º 1 do Código Civil). Quer isto dizer que – não havendo culpa de nenhum dos condutores intervenientes na colisão – o condutor do outro veículo será responsável por todos os danos que causar ao transportado gratuitamente mas apenas na medida do seu risco. Isto porque, não devemos considerar extensiva a este condutor a restrição concedida pelo n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil ao transportador gratuito (restrição esta que exclui da responsabilidade pelo risco do transportador gratuito os danos patrimoniais do transportado a título gratuito).

Também nos parece ter sido este o entendimento do Acórdão do S.T.J., de 28 de Janeiro de 2003, ao dizer que “comprovando-se nas instâncias que dois veículos colidiram entre si [...], sem que a nenhum se possa assacar a culpa efectiva, sendo o lesado transportado gratuitamente num dos veículos, não é ao condutor do outro que se deve impor a obrigação de indemnizar o transportado, antes a responsabilidade do que transporta deve ser aferida pela medida do risco com que contribuiu para o acidente, nos termos do artigo 506.º, n.º 1, do Código Civil”.¹¹⁹

Vejamos: se, numa colisão entre dois veículos em que nenhum dos condutores teve culpa, o risco em que cada um dos veículos contribuiu para o acidente é igual, então o transportado a título gratuito terá direito a uma indemnização, com base no risco, de 50% dos seus danos pessoais por parte do transportador gratuito, contudo, por parte deste, nenhum tipo de ressarcimento terá pelos danos patrimoniais que sofreu; e terá direito a uma indemnização de 50% dos seus danos pessoais por parte do condutor do outro veículo, bem como terá direito a uma indemnização de 50% dos danos patrimoniais que tiver sofrido com o acidente – precisamente por não se dever considerar extensiva a este condutor aquela restrição.

A responsabilidade, agora, já será solidária, uma vez que já se aplicará o n.º 1 do artigo 507.º do Código Civil. Já se aplicará porque com a nova redacção do n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil ambos os condutores serão responsáveis pelo risco e, com diz a letra

¹¹⁹ Em sentido contrário, diz o Acórdão do S.T.J., de 9 de Setembro de 2008, que “não havendo contrato e não existindo culpa de qualquer dos condutores, nenhuma responsabilidade haverá de qualquer deles, no que toca aos danos das coisas transportadas pelo passageiro (transportado gratuitamente)”.

daquele preceito, “se a responsabilidade pelo risco recair sobre várias pessoas, todas respondem solidariamente pelos danos [...]”.

6.2.3. Lucros Cessantes

Relativamente à dúvida de saber se os lucros cessantes deverão ou não ser englobados na indemnização devida por danos pessoais, nos termos do n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil, AMÉRICO MARCELINO considera que sim.

Diz, com sabedoria, que “a referência a «danos pessoais» é algo ambígua”. E que tanto poderá ser entendida no sentido lato de danos que, direta ou indiretamente atingiram a pessoa do transportado, como poderá ser entendida num sentido mais restrito, que é o que se sugere ao ser usada a expressão “apenas”.

Para o autor, temos de perceber a contextualização da norma, para chegarmos à conclusão que a mesma vem inserida num contexto que começa no número anterior e que separa os danos que atinjam “a própria pessoa”, dos danos nas “coisas por ela transportadas”.

Assim sendo, a restrição do n.º 3 do artigo 504.º (“apenas os danos pessoais”) “poderá ser entendida, genericamente, como englobadora de todos os danos que directa ou indirectamente se prendam com a pessoa do transportado”, exceptuando-se, apenas, “os danos nas coisas transportadas”.¹²⁰

Devemos, assim, englobar os lucros cessantes na indemnização a ser recebida pelo transportado gratuitamente, a título de “danos pessoais”.

6.2.4. Morte do Transportado Gratuitamente

Outra questão pertinente é a que se coloca relativamente à existência ou não de indemnização no caso de morte do transportado gratuitamente.

Pois bem, imagine-se o caso de, num acidente de viação em que colidiram dois carros, não se havendo apurado culpa de nenhum dos condutores, o passageiro gratuito transportado por um dos condutores morrer. Já sabemos que, a título de transporte gratuito

¹²⁰ Cfr. MARCELINO, Américo, Ob. Cit., pág. 202.

“a responsabilidade abrange apenas os danos pessoais da pessoa transportada” (cfr. artigo 504.º, n.º 3 do Código Civil), ora resta saber se a indemnização por morte caberá nesses danos pessoais.

Seguimos o estudo que AMÉRICO MARCELINO elabora acerca da temática da responsabilidade civil nos acidentes de viação para chegarmos à mesma conclusão que este autor, tudo dependendo se consideramos ou não o dano da morte como algo pessoal.

Ora, se entendermos que “o dano da morte é algo de pessoal e que para se ganhar é preciso estar vivo, porque só assim se é sujeito de direitos”, cessando a personalidade jurídica com a morte (cfr. artigo 68.º, n.º 1 do Código Civil), então será “óbvio que o falecido não chegou a ganhar qualquer direito, porque quando este ficou perfeito, ou seja quando sobreveio a morte, já o titular não era sujeito de direitos”.

Assim sendo, “esta íntima contradição lógica” impediria “que o dano da morte” pudesse “ser ressarcido aos herdeiros, porque não se pode transmitir o que não se chegou a ganhar”.¹²¹

A dúvida acaba por se dissolver porque, apesar disto, com o intuito de “facilitar a tarefa de quem está obrigado a reparar o dano”, a Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio, inclui na “proposta razoável para a indemnização do dano corporal” a indemnização da “violação do direito à vida e os danos morais dela decorrentes”, nos termos do artigo 496.º do Código Civil (cfr. artigo 2.º-A da Portaria n.º 377/2008, de 26 de Maio).

Com esta Portaria, o direito é transmitido, restando saber se os herdeiros do transportado a título gratuito poderão pedir indemnização e a quem.

Quer-nos parecer que, se a lei apresenta uma restrição da responsabilidade do transportador gratuito, sendo que “apenas” responderá pelos “danos pessoais da pessoa transportada”, não parece que estes “danos pessoais” englobem as dores próprias dos familiares, muito embora elas advenham da ocorrência do acidente que originou a morte do transportado gratuitamente. Afinal de contas, no nosso entender, com aquela restrição, a lei pretendeu, nas palavras de AMÉRICO MARCELINO, “premiar, de certo modo, quem teve a gentileza de fornecer transporte desinteressado”, não nos parecendo, portanto, razoável que tal gentileza possa ter como consequência responder pelas dores dos

¹²¹ Cfr. MARCELINO, Américo, Ob. Cit., págs. 205 e 206.

familiares de uma pessoa que morreu por um infortúnio e sem culpa do gentil transportador.¹²²

Aqui a razão de ser da restrição já não funcionará, não se pondo o problema de ter uma atenção com quem fez um favor ao transportado, porque, afinal, o condutor do outro veículo não fez qualquer favor ao transportado.

Pensamos que, quanto ao condutor do outro veículo valerão os princípios gerais, sendo que ele deverá ser responsabilizado por todos os danos, porque o transportado gratuitamente terá papel de terceiro para si e, “a responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas” (cfr. artigo 504.º, n.º 1 do Código Civil). E, dada a remissão contida no artigo 499.º do Código Civil, neste caso, o condutor do outro veículo, ainda que só responda com base na sua quota de risco (cfr. artigo 506.º, n.º 1 do Código Civil), responderá nos termos dos artigos 495.º e 496.º do Código Civil.

Assim sendo, e porque “na fixação da indemnização deve atender-se aos danos não patrimoniais que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito” (cfr. artigo 496.º, n.º 1 do Código Civil) e entendemos que as dores próprias dos familiares merecem aquela tutela, então poderão os familiares do falecido transportado gratuitamente, exigir do condutor do outro veículo uma indemnização por aquelas dores – ainda que, repita-se, apenas na medida da sua contribuição para os danos (cfr. artigo 506.º, n.º 1 do Código Civil).

6.3 Concurso entre a Culpa e o Risco

Não obstante tudo quanto foi dito acerca da responsabilidade subjectiva e da responsabilidade objectiva, pode de facto existir um verdadeiro concurso entre a culpa de um dos condutores e o risco provocado pelo outro. “Reconheça-se que esta cominação das

¹²² Cfr. MARCELINO, Américo, Ob. Cit., págs. 205 e 206.

duas contribuições no mesmo caso constitui desvio à tese tradicional de que a culpa e o risco são «entidades heterogêneas», não mensuráveis ou não cotejáveis entre si”.¹²³

Deste modo, CALVÃO DA SILVA vem defender a hipótese de concorrência entre a culpa e o risco do lesado. E percebe-se porquê. De facto, com o aumento de veículos em circulação, é normal que o número de acidentes aumente, e, aumentando o número de veículos, as pessoas habituar-se-ão a eles, descurando um pouco a sua actuação. Ao acontecer este desleixo, parece-nos que é mais do que justo que, numa situação em que o condutor de um veículo é culpado, o quantum indemnizatório seja inversamente proporcional ao risco com que o lesado haja contribuído para o acidente.

Há, mas palavras do autor, a necessidade de uma “interpretação progressista ou actualista” do artigo 505.º do Código civil, “que tenha em conta a unidade do sistema jurídico e as condições do tempo em que é aplicada a norma em apreço”, só assim se poderá abrir mão daquela tese “clássica”, segundo a qual “toda e qualquer culpa [...] do lesado exclui a responsabilidade objectiva do detentor do veículo”.¹²⁴

O que queremos deixar patente é o facto de, embora o acidente sempre se verificar, independentemente da conduta do lesado, se o lesado não tivesse actuado de modo negligente os danos sempre seriam inferiores, as lesões sempre seriam menores.

A favor esta posição, parece-nos que se encontra BRANDÃO PROENÇA, afirmando que este tipo de sistema se compreende “com o surgimento, por influência comunitária, de um conjunto de diplomas expansivos (qualitativa e quantitativamente) da própria responsabilidade pelo risco”.¹²⁵

Quer isto dizer que, não obstante aquilo que foi dito relativamente à culpa do condutor do outro veículo – e à consequente responsabilização por todos os danos causados ao transportado gratuitamente – sempre terá de ter-se em atenção a conduta do transportador gratuito, para que consigamos perceber se será ou não significativo o risco com que contribuiu para o acidente. Verificando-se que o acidente sempre se verificaria, quer a conduta do transportador gratuito tivesse sido mais ou menos prudente, mas que a sua imprudência foi susceptível de fazer com que os danos se agravassem, então o

¹²³ Cfr. SILVA, João Calvão da, Ob. Cit., pág. 596.

¹²⁴ SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 134, pág. 117.

¹²⁵ Cfr. PROENÇA, José Carlos Brandão, Cadernos de Direito Privado, n.º 7, Julho/Setembro de 2004, pág. 29.

transportado gratuitamente não verá ressarcidos todos os danos sofridos, já que, no que toca à parte relativa ao risco criado pelo transportador gratuito, o transportado gratuitamente apenas verá ressarcidos os danos pessoais, nos termos do n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil.

7. Transporte Gratuito e Seguro Obrigatório

Resta-nos agora perceber qual a interacção existente entre a responsabilidade pelo risco – respeitante ao transportador gratuito – prevista no Código Civil e o Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, constante, actualmente no Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

Sabemos já que “a seguradora é responsável pela indemnização dos danos sofridos pelo passageiro transportado gratuitamente no veículo segurado, ainda que a título de responsabilidade objectiva”.¹²⁶ Resta saber em que termos responderá a seguradora.

Recorrendo unicamente ao estudo e interpretação do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, ficamos com a sensação que todos os danos sofridos pelo transportado gratuitamente estarão abrangidos pelo Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel.

De facto, o artigo 14.º daquele diploma dispõe, a título de exclusões da garantia do seguro, o seguinte:

“1. Excluem-se da garantia do seguro os danos corporais sofridos pelo condutor do veículo seguro responsável pelo acidente assim como os danos decorrentes daqueles.

2. Excluem-se também da garantia do seguro quaisquer danos materiais causados às seguintes pessoas:

a) Condutor do veículo responsável pelo acidente;

b) Tomador do seguro;

c) Todos aqueles cuja responsabilidade é garantida, nos termos do n.º 1 do artigo seguinte, nomeadamente em consequência da compropriedade do veículo seguro;

¹²⁶ Cfr. Acórdão do S.T.J., de 6 de Março de 2007.

d) Sociedades ou representantes legais das pessoas colectivas responsáveis pelo acidente, quando no exercício das suas funções;

e) Cônjuge, ascendentes, descendentes ou adoptados das pessoas referidas nas alíneas a) a c), assim como outros parentes ou afins até ao 3.º grau das mesmas pessoas, mas, neste último caso, só quando elas coabitem ou vivam a seu encargo;

f) Aqueles que, nos termos dos artigos 495.º, 496.º e 499.º do Código Civil, beneficiem de uma pretensão indemnizatória decorrente de vínculos com alguma das pessoas referidas nas alíneas anteriores;

g) A passageiros, quando transportados em contravenção às regras relativas ao transporte de passageiros constantes do Código da Estrada.

3. No caso de falecimento, em consequência do acidente, de qualquer das pessoas referidas nas alíneas e) e f) do número anterior, é excluída qualquer indemnização ao responsável do acidente.

4. Excluem-se igualmente da garantia do seguro:

a) Os danos causados no próprio veículo seguro;

b) Os danos causados nos bens transportados no veículo seguro, quer se verifiquem durante o transporte quer em operações de carga e descarga;

c) Quaisquer danos causados a terceiros em consequência de operações de carga e descarga;

d) Os danos devidos, directa ou indirectamente, a explosão, libertação de calor ou radiação, provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioactividade;

e) Quaisquer danos ocorridos durante provas desportivas e respectivos treinos oficiais, salvo tratando-se de seguros celebrados ao abrigo do artigo 8.º”.

Não obstante o Código Civil excluir a responsabilidade do transportador gratuito no que concerne aos danos não pessoais sofridos pelo transportado gratuitamente, se nos cingirmos à leitura deste preceito do Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, quer-nos parecer que os danos patrimoniais do transportado gratuitamente sempre estarão salvaguardados por este seguro.

Contudo, deverá prevalecer o preceituado no Código Civil, não sendo ressarcidos pelo transportador de cortesia os danos não pessoais do transportado a título gratuito.

Todavia, sabemos que é *praxis* das seguradoras cobrirem todos os danos decorrentes de acidentes de viação ao transportado gratuitamente. Por quê? Pois bem, este tipo de contratos costuma formular-se com o recurso, por parte das seguradoras, à figura das cláusulas contratuais gerais¹²⁷ (e percebe-se porquê), é que dado o número de contratos, seria difícil para as seguradoras redigirem individualmente cada contrato de seguro de cada segurado. Assim sendo, nessas cláusulas contratuais gerais, as seguradoras tendem a que o seguro tenha uma cobertura mais extensa do que aquilo que prevê o Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, e esse alargamento é o que fará com que, pela tal *praxis*, as seguradoras concedam ressarcimento ao transportado gratuito não só pelos danos pessoais – como se preceitua no n.º 3 do artigo 504.º – mas também pelos danos patrimoniais.

De outro modo não se poderia consentir que, estando o segurado assegurado apenas pelo Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil, conforme consta do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, a seguradora indemnizasse o transportado gratuitamente por mais danos do que aqueles que a supremacia do Código Civil obriga a indemnizar. É que, apesar de no Código Civil estarmos perante a responsabilidade do transportador para com o transportado, e no Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel estarmos perante a responsabilidade da seguradora para com o transportado, sempre será o transportador a pagar um eventual agravamento dos prémios do seguro, calculado com base na indemnização que a seguradora venha a pagar – pelo que a seguradora não poderá “escolher”, sem mais, os danos a ressarcir em caso de acidente de viação.

Em suma: o transportador apenas ressarcirá o transportado gratuitamente pelos danos pessoais do transportado gratuitamente (cfr. artigo 504.º, n.º 3 do Código Civil), a não ser que, o seguro automóvel que possui já não seja, somente, o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, mas seja já, com base nas suas cláusulas contratuais (gerais) um seguro facultativo.¹²⁸

¹²⁷ Vide *supra*: nota 63, pág. 30.

¹²⁸ Vide *supra*: Capítulo 3.º, ponto 6.

7.1 Transporte (Gratuito) de Familiar

Questão que tem colocado diversos problemas é a relativa ao transporte de familiares e à questão de saber se estarão abrangidos pela cobertura do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel.

Para dar resposta a esta questão, teremos de nos guiar pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, que, como sabemos, regula o regime daquele seguro.

Pois bem, segundo o artigo 14.º (conjugado com o artigo 15.º) daquele diploma, excluem-se da garantia do seguro os danos materiais sofridos pelo cônjuge, ascendentes, descendentes ou adoptados do condutor do veículo responsável pelo acidente, bem como do tomador do seguro e dos legítimos detentores e condutores do veículo, nomeadamente em consequência da compropriedade do veículo, assim como outros parentes ou afins até 3.º grau daquelas pessoas, mas, neste último caso, só quando elas coabitem ou vivam a seu cargo.

Quer isto dizer que, à priori, os danos pessoais dos transportados gratuitamente, familiares ou não do condutor, estão assegurados. Foi esta a opinião do Acórdão da Relação de Coimbra, de 5 de Maio de 1992, ao afirmar que “o seguro de responsabilidade civil automóvel cobre a obrigação de indemnização por lesões corporais dos passageiros transportados gratuitamente, ainda que parentes do condutor, de acordo com a 2.ª Directiva do Conselho das Comunidades Europeias n.º 84/5/CEE, de 30 de Dezembro de 1983”. Acrescentando o Acórdão da Relação de Coimbra, de 27 de Outubro de 1992, que “estão cobertos pela garantia do seguro [...] os danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes de lesões corporais às pessoas aí referidas” (no n.º 2 do artigo 14.º).

Neste sentido, “a Directiva n.º 90/232/CEE, de 14 de Maio de 1990, estabeleceu, no seu artigo 1.º, que o seguro de responsabilidade civil atinente à circulação de veículos automóveis, deve cobrir a responsabilidade por danos pessoais de todos os passageiros, com excepção dos sofridos pelo condutor”.^{129, 130}

¹²⁹ Cfr. Acórdão do S.T.J., de 4 de Julho de 1995.

¹³⁰ Relativamente aos casos em que ocorre um acidente com um aluno/instruendo de uma escola de condução, vide: SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 140, pág. 380: “a instruenta deve ser vista como pessoa transportada por virtude de contrato oneroso de aprendizagem e instrução celebrado com a escola de condução, com a responsabilidade a abranger os danos pessoais ou corporais da aluna e as coisas por ela transportada (artigo 504.º, n.º 2): substancialmente, ela é passageiro ou

Acresce a isto, que aquele o Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, “ao proclamar a exclusão da garantia do seguro dos danos decorrentes de lesões materiais causados aos familiares do tomador do seguro ou do condutor do veículo, não quis excluir dessa garantia os danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes de lesões corporais”.¹³¹

Será necessário nunca esquecer, por tudo quanto foi dito, que “não obstante o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel tenha a natureza jurídica de «seguro de responsabilidade», o certo é que a sua moderna especificidade [...] reside no primado da protecção das vítimas corporais, ressarcindo todos quanto não sejam o próprio condutor (o responsável pelo respectivo ilícito) relativamente aos danos corporais de que forem vítimas, por acidente rodoviário não por si próprio causado”.¹³²

Em suma: o transportado gratuitamente, ainda que familiar do transportador, sempre verá assegurado o ressarcimento pelos danos pessoais que sofrer. Contudo, na condição de familiar, ainda que o condutor tenha agido com culpa, apenas será ressarcido pelos danos pessoais, e não pelos danos materiais, ao contrário do que aconteceria se nenhum vínculo familiar existisse – já que, agindo com culpa, e respondendo com base em responsabilidade subjectiva, o transportador gratuito ver-se-ia obrigado a ressarcir o transportado por todos os seus danos, e não apenas pelos danos pessoais.

ocupante e não condutor, apesar de ir ao volante, razão porque não se considera detentora do veículo e responsável pelo acidente”.

¹³¹ Cfr. Acórdão da Relação do Porto, de 4 de Julho de 1990. Vide ainda, neste sentido: Acórdão da Relação do Porto, de 27 de Outubro de 1992 e Acórdão da Relação de Coimbra, de 16 de Janeiro de 2007.

¹³² Cfr. Acórdão do S.T.J., de 16 de Janeiro de 2007.

Conclusões

Chegados ao fim desta longa jornada, cabe lugar a umas breves cotas conclusivas.

1. A responsabilidade civil por acidente de viação tanto poderá integrar-se em responsabilidade civil contratual (cfr. artigos 798.º e seguintes do Código Civil), como integrar-se em responsabilidade civil extracontratual (cfr. artigos 483.º e seguintes do Código Civil), tudo dependendo do vínculo obrigacional que poderá ou não existir entre transportador e transportado – sendo que, existindo estaremos perante aquela, não existindo, estaremos perante esta.

2. A responsabilidade civil extracontratual subdivide-se em responsabilidade civil objectiva (cfr. artigo 499.º e seguintes do Código Civil) e em responsabilidade civil subjectiva (cfr. artigo 483.º e seguintes do Código Civil). Nesta estaremos no campo de actuação da culpa, naquela estaremos no campo de actuação do risco.

3. A mais vasta e importante categoria de casos de responsabilidade objectiva é a responsabilidade funda no risco. Trata-se de uma responsabilidade independente de culpa, decorrente do exercício de uma actividade criadora de perigos especiais.

4. No Código Civil o regime da responsabilidade pelo risco que vigora, especificamente, em matéria de acidentes de viação. O responsável pelos danos decorrentes de acidente de viação é a pessoa que tiver a direcção efectiva do veículo e o use no seu próprio interesse (cfr. artigo 503.º do Código Civil).

5. No regime previsto no Código Civil, serão indemnizáveis os danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação e a responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros bem como às pessoas transportadas (cfr. artigos 503.º e 504.º do Código Civil).

6. Segundo que naquele regime, em caso de transporte em virtude de contrato, a responsabilidade abrangerá só os danos que atinjam a própria pessoa e as coisas por ela transportadas (cfr. n.º 2 do artigo 504.º do Código Civil). Já em caso de transporte gratuito a responsabilidade abrangerá apenas os danos pessoais da pessoa transportada (cfr. n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil). O Código Civil prevê ainda a nulidade de cláusulas que excluam ou limitem a responsabilidade do transportador pelos acidentes que atinjam a

pessoa transportada (cfr. n.º 4 do artigo 504.º do Código Civil) – estas não se confundem com as causas de exclusão de responsabilidade, que são as causas provenientes de facto do lesado, de facto de terceiro e de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo (cfr. artigo 505.º do Código Civil).

7. No caso de colisão de veículos sem culpa de nenhum dos condutores, diz-nos o artigo 506.º do Código Civil que a responsabilidade se repartirá na exacta proporção em que o risco de cada veículo contribuiu para a ocorrência do acidente. Em caso de dúvida a medida do risco de cada um dos veículos deverá considerar-se igual. Diz-nos ainda que se a responsabilidade pelo risco recair sobre várias pessoas, todas responderão solidariamente.

8. A responsabilidade civil fundada em acidente de viação, quando não haja culpa do responsável, tem como limite máximo o capital mínimo de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (cfr. n.º 1 do artigo 508.º do Código Civil).

9. São 5 as Directivas Automóveis aprovadas pela União Europeia, que foram codificadas na Directiva Codificadora Automóvel e que visaram, progressivamente, a protecção dos acidentados e dos transportados. Estas Directivas – existentes no âmbito do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel – são fonte importantíssima na matéria, como vimos.

10. O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, actualmente regulado no Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto – também chamado seguro contra terceiros –, pode ser definido como o contrato celebrado entre o proprietário de um veículo e um segurador, em virtude do qual aquele, mediante o pagamento de um prémio, transfere para este o encargo da reparação pelos prejuízos ou danos causados a terceiros. Este seguro tem uma vertente obrigatória e poderá ainda ter uma vertente facultativa – esta verificar-se-á se o contrato de seguro for celebrado por montantes superiores aos previstos no diploma que regula o seguro obrigatório.

11. Consideramos que o transporte gratuito será aquele em que à prestação do transportador não corresponda um correspondente da outra parte, pouco importando que o transportador tenha qualquer interesse na prestação realizada.

12. A prova da gratuitidade caberá ao transportador gratuito, já que se a não provar responderá por todos os danos, ao passo que, provando-a, apenas responderá pelos danos

personais sofridos pelo transportado gratuitamente, nos termos do n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil.

13. No caso de transporte gratuito por parte de um comissário, caberá ao mesmo provar que agiu sem culpa, não o provando, será responsável pelos danos causados, ainda que nos termos do n.º 3 do artigo 504.º do Código Civil. Provando que agiu sem culpa, a responsabilidade caberá ao comitente, isto se conduzir o veículo no exercício das suas funções, tendo o comitente a “direcção efectiva” do veículo, e estando o comissário a agir no “próprio interesse” daquele (cfr. n.º 3 do artigo 503.º do Código Civil).

14. Apenas serão indemnizáveis pelo transportador gratuito, em sede de responsabilidade civil automóvel, os danos pessoais causados aos transportado gratuitamente, excluindo-se os danos nas coisas por ele transportadas, por se considerar excessivo que um gesto cortês possa ser excessivamente pesado, economicamente, para o transportador gratuito. Deverão, contudo, ser considerado “danos pessoais” os lucros cessantes do transportado gratuitamente.

15. Em caso de colisão de veículos, não havendo culpa de nenhum dos condutores, o transportador gratuito responde a título de risco, assim sendo, o condutor do outro veículo irá suportar, relativamente ao transportado gratuitamente, tão-somente a quota de responsabilidade (a título de culpa ou de risco) com que contribuiu para o acidente (cfr. artigo n.º 1 do artigo 506.º do Código Civil). E a responsabilidade dos dois condutores é solidária (cfr. n.º 1 do artigo 507.º do Código Civil).

Havendo culpa de ambos os condutores (cfr. n.º 1 do artigo 483.º do Código Civil), os dois responderão perante o transportado gratuitamente consoante o seu grau de culpa (cfr. n.º 2 do artigo 506.º do Código Civil).

16. Em caso de morte do transportado gratuitamente, será devida aos seus sucessores uma indemnização pela violação do direito à vida e os danos morais dela decorrentes.

17. Em sede de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel apenas os danos pessoais do transportado gratuitamente estão cobertos pela apólice do transportador gratuito, sendo que, quando aquela cubra os danos patrimoniais do transportado a título gratuito, estaremos no campo de um seguro já facultativo e não só obrigatório.

18. O transportado gratuitamente, ainda que familiar do condutor do veículo, sempre verá ressarcidos os danos pessoais que sofrer, não se encontrando estes danos excluídos pelos Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto. Contudo, ainda que o condutor tenha agido com culpa, na condição de familiar do mesmo, o transportado gratuitamente apenas verá ressarcidos esses danos pessoais, por força da exclusão da garantia do seguro operada pelo n.º 2 artigo 14.º do mesmo preceito legal.

Bibliografia

- ALARCÃO, Rui de, *Direito das Obrigações*, Colecção Faculdade de Direito UAN, Luanda, 1999;
- ALMEIDA, Dário Martins de, *Manual de Acidentes de Viação*, 3.^a edição, Editora Almedina, 1987;
- ALMEIDA, Moitinho de, *O Contrato de Seguro no Direito Português e Comparado*, Livrarias Sá da Costa Editora, 1.^a edição, 1971;
- AMARAL, António Serra, *Código da Estrada Anotado*, 3.^a edição, Editora Rei dos Livros, 1992;
- Boletim do Ministério da Justiça, n.^{os} 90, 224, 235, 239, 280, 291, 417, 459, 464 e 469;
- BRAGA, Armando, *A Reparação do Dano Corporal na Responsabilidade Civil Extracontratual*, Editora Almedina, 2005;
- CARNEIRO, Sá, *Revista dos Tribunais*, Ano 86;
- CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, 2010;
- COSTA, Mário Júlio de Almeida, *Direito das Obrigações*, 12.^a edição, Editora Almedina, 2009;
- JORGE, Fernando de Sandy Lopes Pessoa, *Ensaio sobre os Pressupostos da Responsabilidade Civil*, Editora Almedina, 1999;
- LESERVOISIER, Yves, *La Responsabilité Civile Résultant du Transport Gratuit de Personnes en Droit Français et en Droit Anglais*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1966;
- LIMA, Pires de, e VARELA, Antunes, *Código Civil Anotado*, Vol. I, 4.^a edição, Coimbra Editora, 1987;
- LOPES, Maria Clara, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987;
- MARCELINO, Américo, “*Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*”, 11.^a Edição, Editora Petrony, 2012;
- MONTEIRO, Jorge F. Sinde, *Revista de Legislação e Jurisprudência*, Ano 142;

NETO, Abilio, Código Civil Anotado, 8.^a edição, Ediforum – Edições Jurídicas, Lda, Lisboa, 1993;

PEREIRA, Sónia Maria Fontes de Magalhães de Oliveira, “*Concurso da Responsabilidade Objectiva Com a Culpa do Lesado*”, Dissertação do 2.º Ciclo de Estudos em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2010;

PROENÇA, José Carlos Brandão, Cadernos de Direito Privado, n.º 7, Julho/Setembro de 2004;

REBELO, António Jorge, *Acidentes de Viação – A regularização dos danos pelo seguro*, Coimbra Editora, 2013;

ROMANO, Salvatore, Rivista di Diritto Civile, Ano VI, parte I, 1960;

SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 102;

SERRA, Adriano Paes da Silva Vaz, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 114;

SILVA, João Calvão da, Responsabilidade Civil do Produtor, Dissertação de Doutoramento em Ciências Jurídicas na Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Almedina, 1990;

SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 137;

SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 134;

SILVA, João Calvão da, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 140;

SOARES, Adriano Garção, e MESQUITA, Maria José Rangel de, Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel Anotado e Comentado, Almedina, 2008;

TELLES, Inocêncio Galvão, *Direito das Obrigações*, 7.^a edição, Coimbra Editora, 2010;

TORRES, Arnaldo Pinheiro, *Ensaio sobre o Contrato de Seguro*, Tipografia Sequeira, Limitada, Porto, 1939;

VARELA, João de Matos Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Vol. I, 10.^a edição, Editora Almedina, 2009;

VARELA, João de Matos Antunes, Revista de Legislação e Jurisprudência, Ano 101;

VASQUES, José, *Contrato de Seguro – Notas para uma Teoria Geral*, Coimbra Editora, 1999.

Jurisprudência

Acórdão da Relação de Coimbra, de 10 de Julho de 1974 – Boletim do Ministério da Justiça n.º 239, pág. 271;

Acórdão da Relação de Coimbra, de 16 de Janeiro de 2007 – Processo n.º 140/1998.C1, <http://www.dgsi.pt/jtrc.nsf>;

Acórdão da Relação de Coimbra, de 5 de Maio de 1992 – SOARES, Adriano Garção, e MESQUITA, Maria José Rangel de, Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel Anotado e Comentado, Almedina, 2008, pág. 78;

Acórdão da Relação de Lisboa, de 11 de Setembro de 2007 – Processo n.º 10071/2006-1, <http://www.dgsi.pt/jtrl.nsf>;

Acórdão da Relação de Lisboa, de 15 de Abril de 2008 – Processo n.º 10793/2007-7, <http://www.dgsi.pt/jtrl.nsf>;

Acórdão da Relação de Lisboa, de 20 de Março de 1974 – Boletim do Ministério da Justiça n.º 235, pág. 353;

Acórdão da Relação do Porto, de 16 de Janeiro de 1991 – Processo n.º 0409940, <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf>;

Acórdão da Relação do Porto, de 17 de Fevereiro de 1997 – Boletim do Ministério da Justiça n.º 464, pág. 622;

Acórdão da Relação do Porto, de 18 de Novembro de 2004 – Processo n.º 0435704, <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf>;

Acórdão da Relação do Porto, de 25 de Março de 1996 – Processo n.º 9550718, <http://www.dgsi.pt/jtrp.nsf>;

Acórdão da Relação do Porto, de 27 de Outubro de 1992 - SOARES, Adriano Garção, e MESQUITA, Maria José Rangel de, Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel Anotado e Comentado, Almedina, 2008, pág. 78;

Acórdão da Relação do Porto, de 4 de Julho de 1990 - SOARES, Adriano Garção, e MESQUITA, Maria José Rangel de, Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel Anotado e Comentado, Almedina, 2008, pág. 77;

Acórdão do S.T.J., de 16 de Janeiro de 2007 – Processo n.º 06A2892, <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 10 de Julho de 2008 – Processo n.º 07B740,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 12 de Janeiro de 2006 – Revista n.º 4269/07 - 7.ª Secção,
<http://www.stj.pt/ficheiros/jurisp-tematica/cadernodanosfuturos2002-2012.pdf>;

Acórdão do S.T.J., de 12 de Setembro de 2006 – Revista n.º 1983/06 - 1.ª Secção,
<http://www.stj.pt/ficheiros/jurisp-tematica/cadernodanosfuturos2002-2012.pdf>;

Acórdão do S.T.J., de 18 de Março de 1997 - SOARES, Adriano Garção, e MESQUITA, Maria José Rangel de, Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel Anotado e Comentado, Almedina, 2008, pág. 80;

Acórdão do S.T.J., de 19 de Outubro de 1978 – Boletim do Ministério da Justiça n.º 280, pág. 272;

Acórdão do S.T.J., de 2 de Dezembro de 2004 – Processo n.º 04B3705,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 20 de Novembro de 2003 – Revista n.º 2494/03 - 7.ª Secção,
<http://www.stj.pt/ficheiros/jurisp-sumarios/civel/sumarios-civel-2003.pdf>;

Acórdão do S.T.J., de 23 de Setembro de 1997 – Boletim do Ministério da Justiça n.º 469, pág. 532;

Acórdão do S.T.J., de 25 de Fevereiro de 1975 – Boletim do Ministério da Justiça n.º 224, pág. 269;

Acórdão do S.T.J., de 25 de Junho de 2009 – Processo n.º 286/09.5YFLSB,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 25 de Março de 2004 – Acórdão n.º 3/2004,
<http://www.stj.pt/jurisprudencia/fixada/civel/300-jfcivel-2004>;

Acórdão do S.T.J., de 28 de Janeiro de 2003 – Revista n.º 3967/02 - 1.ª Secção,
<http://www.stj.pt/ficheiros/jurisp-sumarios/civel/sumarios-civel-2003.pdf>;

Acórdão do S.T.J., de 31 de Janeiro de 1980 – Processo n.º 067379,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 4 de Julho de 1995 – Boletim do Ministério da Justiça n.º 459, pág. 527;

Acórdão do S.T.J., de 4 de Outubro de 2005 – Processo n.º 05A2284,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 4 de Outubro de 2007 – Processo n.º 07B1710,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 5 de Julho de 2007 – Processo n.º 07A1734,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 5 de Junho de 2003 – Processo n.º 02B1995,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 6 de Março de 2007 – Processo n.º 07A277,
<http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 7 de Dezembro de 2010 – Processo n.º
210/07.0TB CDN.C1.S1, <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf>;

Acórdão do S.T.J., de 9 de Setembro de 2008 – Revista n.º 1995/08 - 1.ª Secção,
<http://www.stj.pt/ficheiros/jurisp-tematica/cadernodanosnaopatrimoniais-2004-2012.pdf>;

Acórdão S.T.J., de 5 de Maio de 1992 – Boletim do Ministério da Justiça n.º 417,
pág. 665;

Assento do S.T.J. n.º 1/80 de 29 de Janeiro de 1980 – Boletim do Ministério da
Justiça n.º 291, pág. 285;

Assento do S.T.J. n.º 1/83, de 14 de Abril de 1983 –
<http://www.stj.pt/jurisprudencia/fixada/civel/280-jfcivel-1983>;

Assento do S.T.J. n.º 3/94, de 19 de Março de 1994 –
<http://www.stj.pt/jurisprudencia/fixada/civel/291-jfcivel-1994>;

Assento do S.T.J. n.º 7/94, de 2 de Março de 1994 –
<http://www.stj.pt/jurisprudencia/fixada/civel/291-jfcivel-1994>.

Índice

Agradecimentos.....	3
Introdução	4
Capítulo 1º – Da Responsabilidade Civil	6
1. Noção (simplista) de Responsabilidade Civil.....	6
2. Responsabilidade Civil Contratual e Extracontratual	6
2.1 Responsabilidade Civil Subjectiva e Objectiva	8
Capítulo 2.º – Da Responsabilidade Civil em Acidentes de Viação (à luz do Código Civil).....	10
1. Responsabilidade Subjectiva	10
2. Responsabilidade Objectiva.....	10
2.1 Pessoas que Respondem pelos Danos.....	11
2.2 Danos Indemnizáveis	12
2.3 Beneficiários da Responsabilidade	13
3. Causas de Exclusão da Responsabilidade.....	16
3.1 Facto do Lesado	16
3.2 Facto de Terceiro	18
3.3 Causa de Força Maior Estranha ao Funcionamento do Veículo.....	19
4. Colisão de Veículos	19
5. Responsabilidade Solidária.....	21
6. Limites da Responsabilidade	22
Capítulo 3.º – Do Direito Comunitário e Do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel.....	24
1. Direito Comunitário	24
1.1 Primeira Directiva Automóvel.....	24
1.2 Segunda Directiva Automóvel.....	25
1.3 Terceira Directiva Automóvel	26
1.4 Quarta Directiva Automóvel.....	27
1.5 Quinta Directiva Automóvel.....	28

1.6 Directiva Codificadora Automóvel.....	29
2. O Seguro de Responsabilidade Civil Automóvel	30
Capítulo 4.º – Do Transporte Gratuito	33
1. Noção de Transporte Gratuito.....	33
2. Percurso Legislativo	36
2.1 O Código da Estrada	36
2.2 O Código Civil de 1966	37
2.3 Imposição Comunitária – O Decreto-Lei n.º 14/96, de 6 de Março	38
3. Transporte Gratuito e Contrato Gratuito de Transporte.....	39
4. Prova de Gratuitidade	41
5. Transportado Gratuitamente por um Comissário	43
6. Colisão de Veículos	46
6.1. Culpa de Um ou de Ambos os Condutores.....	46
6.2. Responsabilidade dos Condutores a Título de Risco.....	47
6.3 Concurso entre a Culpa e o Risco	55
7. Transporte Gratuito e Seguro Obrigatório	57
7.1 Transporte (Gratuito) de Familiar	60
Conclusões	62
Bibliografia	66
Jurisprudência	69