

Relator António Magalhães	Nº do Documento
Apenso	Data do Acordão 06/01/2020
Data de decisão sumária	Votação unanimidade
Tribunal de recurso	Processo de recurso
Data	Recurso
Referência de processo de recurso	Nível de acesso Público
Meio Processual Revista	Decisão concedida a revista
Indicações eventuais Transitado Em Julgado	Área Temática 1.ª secção (cível)
Referências Internacionais	
Jurisprudência Nacional	
Legislação Comunitária	
Legislação Estrangeira	
Descritores acidente de viação; responsabilidade extracontratual; avaria; estacionamento; ilicitude; ónus da prova; culpa; dever de diligência; matéria de facto; responsabilidade pelo risco; obrigação de indemnização; baixa do processo ao tribunal recorrido;	



Sumário:

I - Em caso de imobilização forçada de um veículo em consequência de avaria ou acidente, compete a ré, que imputa a infracção do n.º 1 do art. 87.º do CESt ao autor condutor, alegar e provar que era possível a este proceder imediatamente ao regular estacionamento do seu veículo ou, não sendo viável, que lhe era possível retirar o veículo da faixa de rodagem ou aproximá-lo do limite direito desta e promover a sua rápida remoção da via pública. II - O termo “permanecer” que consta do n.º 2 do mesmo artigo inculca não a ideia de que as pessoas não devem estar, em circunstância alguma, na faixa de rodagem, mas que não devem ali manter-se para além do que for estritamente necessário. III - Não constitui matéria de direito, enquadrável no âmbito de um recurso de revista, a apreciação da culpa decorrente da inobservância dos deveres gerais de diligência mas tão somente a apreciação da culpa resultante da infracção de normas legais ou regulamentares. IV - Mesmo que não se faça prova da culpa do demandado, o tribunal pode averiguar se o pedido do autor procede à luz da responsabilidade pelo risco, salvo se dos autos resultar que a vítima só pretende a indemnização se houve culpa do réu. V - A simples alegação da propriedade do veículo, sem a invocação expressa de quem tem a sua direcção efectiva e interessada, é suficiente para poder conduzir a procedência do pedido de indemnização emergente de acidente de viação formulado contra a Seguradora, na medida em que o ónus da prova de que o dono do veículo não tinha a sua direcção efectiva e de que a utilização dele não era feita no seu próprio interesse, como factos impeditivos que são, cabe a ré seguradora. VI - Os riscos próprios do veículo não tem a ver apenas com os acidentes causados pelo veículo quando em circulação, em movimento; podem resultar também do veículo estacionado ou parado. VII - Os danos provenientes dos riscos próprios do veículo são aqueles que estão em conexão causal com o risco, de acordo com a teoria da causalidade adequada. VIII - Tendo-se provado que “quer por força do embate do OM no AL, quer por força do embate do OB no OM e do conseqüente embate deste veículo no AL, foi este último veículo projectado duas vezes para a frente” e que “pelo menos numa das duas ocasiões em que, por força das mencionadas colisões, o veículo de matrícula AL foi abalroado e projectado para a frente, este último veículo embateu no seu condutor e no autor”, deve entender-se que existe nexo de causalidade adequada entre qualquer dos riscos criados pelo veículo OM e os danos sofridos pelo autor. IX - Não obstante, não se encontrando precisado (provado) qual o risco que esteve concretamente na origem dos danos deve a medida da obrigação da indemnização ser aferida pelo risco menor. X - Não tendo a Relação conhecido das questões relativas às indemnizações por danos patrimoniais e não patrimoniais suscitadas nos recursos de apelação, por as considerar prejudicadas pela solução dada ao litígio, revogado o acórdão, impõe-se a baixa dos autos à Relação para apreciação em primeira mão de tais questões.

Decisão Integral:

Revista n.º 7624/12.1TBMAI.P1.S1 Acordam na 1ª Secção Cível do Supremo Tribunal de Justiça: * AA intentou a presente acção declarativa sob a forma de processo ordinário contra Companhia de Seguros Fidelidade Mundial, SA, com sede em Lisboa, e Lusitânia- Companhia de Seguros, SA, com sede na mesma cidade, pedindo que as rés sejam solidariamente condenadas a pagar-lhe a quantia de €351.763,97, a título de danos patrimoniais, a quantia de €150.000,00 a título de danos não patrimoniais, bem como a quantia a liquidar em execução de sentença referente aos danos não patrimoniais emergentes das intervenções cirúrgicas a que o autor venha a ser submetido no futuro em virtude do sinistro dos autos, juros à taxa legal desde a data de citação e



até efectivo e integral pagamento sobre todas as quantias peticionadas, bem como a quantia a calcular e referente a correcção monetária sobre o montante reclamado a título de danos patrimoniais, contado desde a data do acidente (momento da verificação do dano) até à data de citação das rés tendo por base os coeficientes de inflação verificados nos anos de 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 e 2012. Para tanto alegou que, no dia ..., pelas ... horas, na ..., mais precisamente ao Km 3,325 no sentido ..., na ..., ocorreu um acidente de viação no qual intervieram os veículos de matrícula ...-AL, conduzido por BB, de matrícula ...-HU, conduzido pelo autor, de matrícula ...-OB, conduzido por CC e de matrícula ...-OM, conduzido por DD, sendo que a responsabilidade civil por danos causados a terceiros, na condução, pelo veículo ...-OB, encontrava-se, à data do sinistro, válida e eficazmente transferida para a primeira Ré através de contrato de seguro titulado pela apólice nº ... e a responsabilidade civil por danos causados a terceiros, na condução, pelo veículo ...-AM, encontrava-se, à data do sinistro, válida e eficazmente transferida para a segunda R. através de contrato de seguro titulado pela apólice nº ...; o acidente em causa provocou danos ao autor, que o mesmo descreveu, sendo certo que tais danos foram provocados por culpa dos condutores dos veículos segurados em ambas as Rés; alegou, também, que não se encontravam reunidas as necessárias condições para a propositura da presente acção no final do prazo de prescrição de 3 anos (ou cinco) designadamente porque o autor permanecia em tratamento, procedeu o autor à Notificação Judicial Avulsa de ambas as rés como forma de interrupção da prescrição por duas vezes sucessivas. Citada a Ré «Fidelidade, Companhia de Seguros, SA» apresentou contestação onde invocou a excepção de prescrição. Subsidiariamente, alegou outra versão do acidente, sustentando que o Autor foi o único e exclusivo responsável pelos danos que sofreu pois, após o primeiro acidente que envolveu o seu veículo, não afastou o mesmo para a berma, retirando-o da faixa de circulação, não se resguardou ele próprio junto dos “rails” de protecção que ladeavam a faixa de rodagem, optando por permanecer, a pé, junto do seu veículo, em plena faixa de rodagem da auto-estrada, numa zona de visibilidade diminuída e em condições atmosféricas adversas. Tal actuação, bem como a do condutor do veículo envolvido no primeiro embate, foram determinantes para que viessem a ser atingidos pelas viaturas acima identificadas. Mais alegou que, em consequência do acidente dos autos, o autor recebe uma pensão de invalidez, anual e vitalícia, pelo que não pode reclamar da Ré outra indemnização com referência ao rebate profissional das sequelas do acidente, ou pelo menos o valor de tal pensão deve ser abatido à indemnização que a Ré deva liquidar a tal título. De igual modo, defende não ter o Autor direito a qualquer compensação por custos da mudança da habitação, porquanto tal alegado dano já se mostra compensado com o subsídio atribuído para o efeito, nem tão pouco terá direito a uma qualquer indemnização por alegada necessidade de auxílio de terceira pessoa, quando, para esse efeito, já está a ser compensado pela seguradora do acidente de trabalho. Conclui, assim, pela total improcedência do pedido contra si formulado. Por sua vez, citada a Ré Lusitânia- Companhia de Seguros, SA veio contestar, concluindo pela total improcedência da acção contra si. Alega outra versão do acidente, no sentido de que deveu à actuação culposa dos condutores os veículos de matrícula AL e OB, sendo que a culpa deste último também se presume, uma vez que, na ocasião, o respectivo condutor estava ao serviço da sua entidade patronal, proprietária do mesmo veículo; o condutor do AL manteve o seu veículo imobilizado na faixa de rodagem, provocando a colisão com o veículo de matrícula OM, seguro nesta Ré; o condutor do OB porque imprimia velocidade ao seu veículo que não permitiu imobilizá-lo e foi embater violentamente na traseira o veículo de matrícula OM que, projectado para a frente, foi embater no veículo AL que, por sua vez, embateu no aqui Autor e no condutor do veículo de matrícula AL que,



na ocasião, se encontravam fora dos respectivos veículos, na faixa de rodagem, a conversar entre si; mais impugna os danos invocados e defende que, em caso de se considerar que o condutor do veículo seu segurado é responsável pelo acidente, a medida da sua responsabilidade deve ter em consideração os valores já pagos pela seguradora de acidentes de trabalho, a título de pensão por invalidez, prestação suplementar por dependência de terceira pessoa e de subsídio para readaptação da habitação. O Autor apresentou réplica pronunciando-se no sentido da improcedência da excepção de prescrição e manteve a versão da petição inicial. No despacho saneador, em 29.04.2013, foi julgada procedente a excepção de prescrição invocada e absolvidas ambas as Rés do pedido. Na sequência do recurso interposto pelo Autor per saltum para o STJ, foi proferido acórdão, em 05.11.2013, que julgou procedente a excepção de prescrição apenas quanto à ré Fidelidade, por ter sido a única a invocá-la e determinou o prosseguimento dos Autos contra a Ré Lusitânia. Por sentença de 16.05.2016, transitada em julgado, foram habilitados como sucessores do A. para com estes prosseguir os termos do processo, a viúva EE e as filhas de ambos FF e GG. Em 23.11.2017 iniciou-se a audiência de julgamento e, em 20.04.2018, foi proferida sentença que julgou a acção parcialmente procedente e, em consequência condenou a Ré «Lusitânia- Companhia de Seguros, SA» a pagar ao Autor a quantia total de €128.902,17 (cento e vinte e oito mil, novecentos e dois euros e dezassete cêntimos), sendo:- A quantia de €64.902,17 (sessenta e quatro mil, novecentos e dois euros e dezassete cêntimos), a título de indemnização por danos patrimoniais, acrescida de juros de mora, à taxa de 4%, desde a citação, até integral pagamento;- A quantia de €64.000,00 (sessenta e quatro mil euros), a título de compensação de danos não patrimoniais, acrescida de juros de mora à taxa de 4%, a partir da presente data, até integral pagamento. Não se tendo conformado com a sentença proferida, foram interpostos recursos independentes pela ré Lusitânia e pelos herdeiros habilitados do A., admitidos e processados como apelação. A ré Lusitânia pugnou, em primeira linha, pela revogação da sentença e absolvição do pedido. Por sua vez, os herdeiros habilitados do A. pugnaram pela atribuição da culpa exclusiva ao condutor do veículo OM, segurado na Lusitânia, pela fixação das indemnizações em conformidade e ainda pela elevação da indemnização por danos não patrimoniais para montante nunca inferior a € 125.000. Pela Relação foi decidido o seguinte: “Nestes termos, acordam os juízes nesta Relação em julgar procedente a apelação da apelante Lusitânia-Companhia de Seguros, SA e improcedente a apelação dos autores apelantes FF e outros e, em consequência, revogam a sentença recorrida e absolvem aquela ré-apelante de todos os pedidos. Custas de ambos os recursos pelos apelantes e apelados FF e outros.” Insatisfeitos, recorreram os autores habilitados para este Supremo Tribunal formulando as seguintes conclusões: “1- O presente recurso de revista tem que ver com dois pontos: a) A responsabilidade no acidente que causou ao primitivo A. os danos corporais melhor descritos nos autos. b) Valor da compensação atribuída a título de danos não patrimoniais e juros sobre o mesmo; 2- Da prova produzida, resulta evidente que os únicos culpados pelo sinistro e danos causados ao primitivo A. foram os condutores dos veículos OB e OM e, como tal devem ser considerados, 3- aliás tal como o foram no processo 59/06.7TBMAI.P1.S1 da 2ª Secção do STJ proferido em 13/07/2017 (in www.stj.pt) junto a fls... em 21/11/2017 com a refª ... pelo qual foram condenadas as seguradoras do OB e OM solidariamente, decisão essa confirmada pelo Tribunal da Relação do Porto e por esse Venerando Tribunal, onde se escreveu: ”os factos apurados permitem determinar que os condutores do OM e do OB em face das circunstâncias concretas, não tomaram todas precauções necessárias a uma condução segura, nomeadamente aquelas que são exigidas a um condutor prudente, violando o art.º 24.º do C. Estrada, não adequando a velocidade dos seus veículos às condições da via de modo a conseguirem imobilizar



os veículos no espaço livre e visível à sua frente, seguindo desatentos, sendo de lhes imputar a culpa efectiva na produção do acidente) ” (destaques a negrito nossos). A impressionante descrição do comportamento dos dois mencionados condutores, efectuada pela entidade soberana no julgamento da matéria de facto que é o Tribunal da Relação, não permite a mais pequena dúvida sobre a presença de todos os pressupostos da responsabilidade dos mesmos, designadamente da culpa (negligência) e da conexão causal entre o facto e o dano. O que caracteriza a negligência é essencialmente a prática de um acto ilícito por violação do dever de cuidado objectivo (Sorgfaltspflichtwirdigkeit, no direito germânico), cuidado esse a que todo o condutor de veículos está obrigado, dado que a sua conduta estradal é susceptível de pôr em causa bens e vidas humanas. Essa atitude de negligência (antónimo de diligência) está bem retratada na descrição supra transcrita, sendo desnecessárias mais palavras!” 4- Aquele douto acórdão proferido por esse Venerando Tribunal pode não fazer caso julgado mas, trata-se de uma questão de Justiça! 5- Para a mesma factualidade e comportamentos, não pode haver, por parte dos tribunais, dois pesos e duas medidas sob pena de se colocar mesmo em causa todo o fundamento da Justiça e sistema de Direito. 6 - O primitivo A. e o condutor do AL deram cumprimento às regras que lhes eram impostas em termos de sinalização dos seus veículos, mostrando-se a mesma eficaz quer porque o obstáculo era visível a mais de 100 metros quer porque vários veículos passaram pelo local facilmente e, sem embater nos veículos imobilizados, não se podendo admitir que um seja ressarcido e o outro não... 7- O sinistro ocorreu no momento em que o condutor do AL regressou ao veículo após colocação do triângulo e conversava com o primitivo A. no sentido de removerem os veículos. 8- com exceção do tempo que levou à colocação do triângulo, foi muito escasso o tempo que ambos permaneceram apeados na via. O tempo estritamente necessário à verificação dos danos e possibilidade para prosseguirem a marcha pelo que, não pode ser formulado qualquer juízo de censura à atuação daqueles sinistrados, designadamente ao primitivo A. e, conseqüentemente não pode ser atribuída ao mesmo qualquer parcela de responsabilidade no sinistro e nos danos sofridos, sendo a mesma totalmente imputável aos condutores do OB e OM. 9- O valor da compensação arbitrada ao primitivo A. a título de danos não patrimoniais mostra-se escassa designadamente considerando a matéria de facto dada como provada nos autos a qual só por si traduz a manifesta gravidade do sofrimento por que passou o primitivo A. ao longo de longos e penosos anos. 10- Considerando a matéria de facto dada como provada que aqui se dá por integralmente reproduzida, é manifesto o elevadíssimo padecimento do primitivo A. quer aquando do sinistro quer durante os muitos anos de tratamento (que incluíram pelo menos 15 operações cirúrgicas), e posteriores, tendo o primitivo A. durante esse tempo de manifesto sofrimento perdido a sua autonomia, a sua privacidade necessitando de terceira pessoa para o auxiliar nas mais elementares tarefas do dia a dia, incluindo a higiene pessoal. 11- O primitivo A. ficou a padecer de elevado grau de incapacidade e de incapacidade total para o exercício da sua profissão, passou a viver com dores em permanência, agarrado a medicação para a tentar aliviar (quantum doloris de grau 6 numa escala crescente de 0 a 7). 12- Foram 11 anos de sofrimento extraordinário, de sofrimento físico e psíquico. Foram 11 anos de consciência de uma galopante degradação da saúde com perda de objetivos e sentido para a própria vida sendo que, não obstante não ter resultado provado o nexó de causalidade entre as lesões sofridas no sinistro e, o falecimento do primitivo A. onze anos depois, mostra-se certo que, essas mesmas lesões e sequelas, a sua situação clínica condicionou o primitivo A. de forma tal que o encaminhou para a sua própria morte. 13- Tendo em conta a elevadíssima gravidade das conseqüências que resultaram para o primitivo A. que a matéria factual dada como provada



facilmente deixa transparecer, a necessidade de punição do agente causador, a função do capital seguro (ressarcir os lesados), deve ser arbitrada compensação por danos não patrimoniais nunca inferior a 125.000,00€ assim se alterando a douda sentença recorrida. 14- Neste mesmo sentido, veja-se o doudo Ac. do STJ de 10/09/2009 da 7a Secção no processo 209/2001 em que, para um caso em tudo semelhante (eventualmente até menos gravoso do que o do A.) foi atribuída a quantia de 150.000,00€ a título de danos Não Patrimoniais 15- Quanto aos demais valores indemnizatórios, deverão permanecer inalterados os fixados em sede de primeira instância. 16- Porque não atualizada à data da sentença, a tal valor compensatório devem acrescer juros à taxa legal desde a data de citação e até efetivo e integral pagamento. 17- O doudo Acórdão recorrido viola o disposto nos artigos 496, 497, 507, 562, 564, 566, todos do CC, entre outros.” A Ré/apelante/apelada e recorrida contra-alegou pugnando, em primeira linha, pela confirmação do acórdão. Colhidos os vistos legais, cumpre decidir. Em resultado da impugnação de facto, a Relação fixou a seguinte matéria de facto provada (alterando, em relação à 1ª instância, apenas os pontos 18 e 74): “1) No dia ..., pelas ...horas, na ..., mais precisamente ao Km 3,325 no sentido ..., na ..., ocorreram embates em que foram intervenientes o veículo ligeiro de passageiros com a matrícula ...-AL, conduzido por BB, o veículo ligeiro de passageiros de matrícula ...-HU, conduzido pelo Autor, o veículo ligeiro de passageiros de matrícula ...-OB, conduzido por CC e o veículo ligeiro de mercadorias, com a matrícula ...OM, conduzido por DD;2) A responsabilidade civil por danos causados a terceiros, na condução, pelo veículo ...-OB, encontrava-se, à data do sinistro, valida e eficazmente transferida para a Ré «Cª de Seguros Fidelidade Mundial, SA» através de contrato de seguro titulado pela apólice nº ...;3)A responsabilidade civil por danos causados a terceiros, na condução, pelo veículo ...OM encontrava-se, à data do sinistro, valida e eficazmente transferida para a Ré «Lusitânia, Companhia de Seguros, SA» através de contrato de seguro titulado pela apólice nº ...;4) No local referido em 2 supra, a velocidade máxima permitida é de 120 Km /hora;5) O veículo de matrícula ...-HU seguia, pela dita via e sentido de trânsito imediatamente à frente do AL e ambos pela fila mais à esquerda das ali permitidas;6) Em circunstâncias não concretamente apuradas, após o Autor ter imobilizado a marcha do seu veículo, o veículo de matrícula AL colidiu com a sua frente na traseira do HU, projectando aquele uns metros para a frente;7) Deste embate resultaram apenas danos materiais e ligeiros em ambos os veículos e nas partes embatidas,8) Após o embate, ambos os condutores accionaram os quatro piscas;9) Após este embate, o condutor do veículo AL manteve as luzes médios ligados;10) Logo após sair do veículo, o condutor do AL colocou o sinal triangular de pré-sinalização de perigo a uma distância da traseira daquele de aproximadamente 50 metros;11) Os veículos de matrícula AL e HU, na posição em que se encontravam imobilizados, eram visíveis para os condutores que circulavam pela referida via e no mesmo sentido de trânsito a uma distância de pelo menos 100 metros; 12) Quando o Autor e o condutor do AL se encontravam fora dos veículos, no espaço entre estes e o separador central, que delimita as faixas de circulação em cada sentido de trânsito, o veículo AL foi violentamente pela frente do veículo OM;13) Este circulava no mesmo sentido de marcha daqueles outros dois e, pela fila da esquerda;14) OM circulava a uma velocidade nunca inferior a 80 Km/hora;15) Logo de imediato, foi este OM embatido de lado pelo OB;16) Este último veículo circulava no mesmo sentido de marcha daqueles outros três e, pela fila da esquerda e a uma velocidade não inferior a 80 km/hora;17) Quer por força do embate do OM no AL, quer por força do embate do OB no OM e do conseqüente embate deste veículo no AL, foi este último veículo projectado duas vezes para a frente;18) Pelo menos numa das duas ocasiões em que, por força das mencionadas colisões, o veículo de matrícula AL foi abalroado e projectado para a frente, este último veículo embateu no



seu condutor e no autor;19) Que, na altura em que foram atingidos, se encontravam entre o AL e o veículo do Autor;20) Antes do embate protagonizado pelos veículos de matrículas OM e OB, outros veículos houve que passaram pelo Autor e pelo seu veículo assim como pelo AL sem qualquer embate;21) Mercê das sucessivas colisões, o veículo do autor sofreu danos materiais cuja reparação ascendeu a 1.755,62€, valor que o Autor pagou;22) Mercê da primeira colisão entre parte frontal do veículo de matrícula AL e a traseira do veículo do autor, resultaram para este danos materiais cuja reparação demandava €141,65;23) Em consequência do abaloamento por parte do veículo de matrícula AL, a roupa e o calçado do Autora trazia ficaram completamente destruídos;24) Logo na sequência do embate atrás relatado, foi o Autor transportado ao ..., onde lhe foram diagnosticados, entre outros traumatismos: fratura dos ossos próprios do nariz; laceração da mucosa nasal; fractura do punho direito; fractura do sacro bilateralmente; fractura luxação do acetábulo direito; fractura do colo do perónio esquerdo; ruptura do ligamento colateral interno do joelho esquerdo; fractura bimaléolar do tornozelo direito/fractura dos ossos da perna e pé direitos;25) Neste hospital foi submetido intervenções cirúrgicas: ao tornozelo e pé direito; Bacia; Punho direito; Fémur direito e Joelho esquerdo;26) Ali permaneceu internado desde a data do acidente até 17 de Maio de 2004, data em que lhe foi dada alta daquele hospital passando a ser seguido no posto clínico da companhia de seguros Liberty;27) Por ordem desta seguradora, no ano de 2004, foi submetido a 5 cirurgias para tratamento das lesões e sequelas decorrentes do acidente: no ano de 2005, foi submetido a uma cirurgia; no ano de 2006 foi submetido a duas cirurgias, no ano de 2007 foi submetido a quatro cirurgias; no ano de 2008 foi submetido a uma cirurgia, no ano de 2009, foi submetido a uma cirurgia, em 2010, foi submetido a uma cirurgia;28) Estas intervenções cirúrgicas foram realizadas com anestesia geral;29) Efectuou centenas de exames médicos e análises;30) Fez diversas sessões de fisioterapia durante vários períodos;31) Foi e vem sendo seguido nas consultas de cirurgia geral, otorrinolaringologia, psiquiatria e ortopedia;32) A data da consolidação médico-legal de tais lesões é fixável no dia 14 de Março de 2012;33) Como sequelas, apresenta:a)Dificuldade na movimentação manuseamento com a mão direita;b)Dificuldade na locomoção, utilizando para o efeito duas canadianas;c)Deformidade nasal;d)Modificações frequentes e inusitadas de humor;f)Dificuldades na flexão e extensão da coxa direita;g)Dificuldades na flexão e extensão do pé;h)Dores na anca, joelho esquerdo, tornozelo direito, punho direito, mão direita;s) Ficou a padecer de atrofia da anca;u)Bem como de rigidez do punho direito;v)E Rigidez do tornozelo direito;34)Ficou com as seguintes cicatrizes:a) No tórax ficou com cicatriz cirúrgica nacarada, medindo 4m x 0,2 cm;b) Na região abdominal, apresenta uma cicatriz curva com 45 cm x 0,5 cm nos quadrantes inferiores abdominais;c) No membro superior direito ficou com uma cicatriz cirúrgica nacarada não aderente com 9,5 cm de comprimento na face anterior do punho e com cicatriz cirúrgica sinuosa não aderente com 11 cm de comprimento na face posterior do punho e antebraço; e com complexo cicatricial de bordos acastanhados no bordo cubital posterior do punho com 2 cm de diâmetro;d) No membro inferior direito ficou com duas cicatrizes cirúrgicas com 23 e 18 cm de comprimento e 3 cm de largura máxima convergente, em forma de “V”, abrangendo a região nadegueira e face posterolateral da anca; múltiplas cicatrizes no joelho, despigmentadas, a maior com 3 cm x 2 cm; cicatrizes cirúrgicas no tornozelo com 13 cm x 1 cm no maléolo externo, acastanhada e com 9 cm x 0,5 cm, nacarada, no maléolo interno;e) No membro inferior esquerdo, ficou com cicatriz cirúrgica com 18 cm x 1,5 cm na face anterior do joelho, aderente, apergaminhada, com tumefacção mole na sua porção superior e cicatriz cirúrgica apergaminhada com 17 cm x 1 cm, com depressão dos tecidos moles, na face interna do joelho; múltiplas cicatrizes despigmentadas e nacaradas, a maior com 6 cm x 3 cm, na face externa da



coxa perna e joelho;35) As cicatrizes e a deformidade ao nível nasal que ficou a padecer acarretam-lhe um dano estético fixável em grau 5 numa escala de 1 a 7;36) Devido à inactividade provocada pelas lesões emergentes do acidente, medicação e tratamentos, o Autor engordou;37) Mercê das referidas sequelas, o Autor ficou a padecer de um Deficit Funcional Permanente de Integridade Físico-psíquica de 27 pontos numa escala de 1 a 100;38) Tais sequelas são impeditivas da sua profissão habitual;39) O Autor exercia a profissão de ferroviário e foi reformado por invalidez;40) O Autor tinha 48 anos de idade à data do acidente;41)Tinha um rendimento anual de 13.363,16€;42) Como complemento remuneratório, a entidade patronal cedia ao A. uma moradia (T2) que se localizava junto à ..., para si e para o seu agregado familiar, pagando o Autor pelo uso da mesma, a título de despesas de gestão, a quantia de 43,25€ por mês;43) A possibilidade de utilizar aquela casa cessou com a impossibilidade do Autor exercer a sua actividade profissional, ou seja em 30 de Abril de 2009, altura em que quebrou o vínculo laboral com a sua entidade patronal;44) O arrendamento de uma casa como a que se encontrava cedida ao Autor tinha, a preços de mercado, um custo de pelo menos 500,00€ mês a título de renda;45) O Autor teve de arrendar uma outra casa, passando a residir em ..., pela qual passou a pagar a renda de 425,00€ por mês;46) O Autor ficou dependente de terceira pessoa para as actividades da vida diária, designadamente, para o ajudar para subir e descer escadas, para ir a consultas e tratamentos, para fazer a sua higiene diária e para se vestir;47) O Autor sofreu dores aquando do sinistro, durante os tratamentos e durante as operações a que foi submetido;48) As dores que padeceu em consequência do acidente são quantificáveis em 6 pontos numa escala de 1 a 7;49) Sofreu enorme desgosto durante o período em que esteve internado para operações e tratamento;50) Sofre enorme desgosto, ansiedade e angústia ao aperceber-se das sequelas que para si resultaram em razão do sinistro;51) Tem consciência de que a sua situação é irreversível e que apenas pode piorar;52) A sua vida íntima e sexual ficou profundamente afectada apresentando perda de libido e muita dificuldade nas relações sexuais quer pelo peso, quer pela dificuldade em todas as posições;53) Perdeu os amigos e colegas e viu a sua relação matrimonial degradada;54) Passou de alegre e extrovertido a triste e amargurado;55) O Autor acorda várias vezes por noite por dificuldades respiratórias não logrando um sono descansado;56) O Autor gostava de passear, visitar amigos e familiares;57) Sente vergonha de expor o seu corpo devido às deformidades (lesões e cicatrizes) e, nunca mais foi à praia, utilizou calções ou manga curta;58) Era uma pessoa muito activa, bem-disposta e muito reconhecido por colegas e superiores hierárquicos;59) Perdeu o gosto pela vida e não tem projectos de futuro;60) Tornou-se ríspido e agressivo mesmo com amigos e familiares;61) Frequenta o psiquiatra como forma de ajuda psíquica;62) O Autor tem e terá de tomar medicamentos todos os dias e para o resto da sua vida;63) O Autor necessitará do auxílio de terceira pessoa durante 4 horas diárias;64) Terá de efectuar exames, tratamentos e deslocar-se a clínicas e hospitais para o resto da sua vida;65) Vê-se impossibilitado de ajudar a criar os seus netos de forma normal e de correr e brincar com eles ou de lhes pegar ao colo;66) Sente que as pessoas olham para si de forma diferente e com pena;67) Ao Km 3,325, o condutor do veículo OM, DD, deparou com o veículo AL imobilizado, na faixa de rodagem do lado esquerdo, encontrando-se, à frente deste, e também imobilizado na mesma faixa de rodagem, o veículo de matrícula ...-HU;68) No espaço existente entre estes dois veículos (AL e HU) e, portanto, fora dos mesmos, encontravam-se, em plena faixa de rodagem, a conversar, os respectivos condutores, ou seja, BB e o Autor AA;69) Ao aperceber-se da presença dos dois veículos imobilizados na faixa de rodagem por onde circulava, e na tentativa de evitar o embate no veículo AL, travou e “guinou” para o seu lado esquerdo;70) Não obstante, foi colidir com a frente do lado direito do veículo OM, na traseira



do lado esquerdo do veículo AL;71) Logo de seguida, surgiu o veículo de matrícula ...-OB, o qual circulava também no sentido Norte-Sul e pela faixa de rodagem do lado esquerdo;72) E foi embater com a parte traseira lateral esquerda do OB, na parte traseira e na parte lateral direita, em toda a sua extensão, do veículo OM, projectando-o contra o separador central;73) Acto contínuo, o veículo OB foi embater, violentamente, com a parte da frente, na parte traseira do veículo AL;74) Este último veículo (AL), por sua vez, e por força do embate provocado pelo veículo OB, foi projectado para a frente [...];75) À data dos factos, o mencionado veículo OB, era conduzido por CC, ao serviço, por conta e no interesse da respectiva proprietária, Sousa Santos, Lda;76) Por sentença proferida no âmbito do processo emergente de acidente de trabalho, que correu termos no Tribunal do Trabalho do Porto, Juízo Único, sob o nº 611/05.8TTPRT, foram as seguradoras «Liberty Seguros, S.A.» e «Mapfre-Seguros Gerais, S.A.» condenadas a pagar ao aqui Autor: a) uma pensão vitalícia no valor anual de € 9.747,07, com início em 2 de Julho de 2008, sem prejuízo da actualização do valor anual da mesma; b) uma prestação suplementar por dependência de terceira pessoa correspondente a 4 horas diárias, no valor mensal de € 182,80, desde 2 de Julho de 2008 e sem prejuízo das actualizações legais; c) o subsídio para readaptação da habitação, no montante que vier a ser liquidado, até ao máximo de € 4.387,20;77) Em execução dessa decisão, a Companhia de Seguros Liberty, no período compreendido entre Outubro de 2006 e Maio de 2013, pagou ao Autor a quantia global de €51.140,05, a título de pensão vitalícia;78) E pagou, a título de subsídio de readaptação da habitação a quantia de €1.526,75;79) E até Dezembro de 2017, pagou ao autor, a título prestação suplementar por dependência de terceira pessoa, o valor global de €9.068,65;80) O Autor faleceu em ...;81) A Companhia de Seguros Liberty instaurou contra a aqui Rés acção declarativa de condenação – que correu termos nos Juízos centrais Cíveis da Póvoa de Varzim, sob o n.º 2777/13.4TBMAI, reclamando destas o reembolso dos valores que pagou ao aqui Autor no âmbito do contrato de seguro de acidentes de trabalho que celebrou com o Sindicato Nacional de Trabalhadores do sector Ferroviário, tendo ali sido proferida decisão, transitada em julgado, que julgou tal acção improcedente, absolvendo do pedido as ali Rés”Considerou-se, ainda, que não se provaram outros factos com relevo para a decisão da causa e. designadamente. que:“A) Nas circunstâncias referidas em 5), devido à intensidade do tráfego, este circulava em “para /arranca”;B) Após este embate, o Autor manteve as luzes médios ligados;C) Em consequência deste este embate, o veículo de matrícula HU foi projectado uns metros para a frente;D) O triângulo sinalizador do acidente era visível a uma distância de 100 metros para quem circulava no mesmo sentido de trânsito dos veículos AL e HU;E) Os veículos de matrícula OM e OB seguiam a uma velocidade não inferior a 130 km/hora;F) Com o embate do OB no OM foi este último projectado contra o AL;G) A roupa que o Autor trazia vestida valia €150,00;H) Das duas vezes que foi atingido pelos sucessivos embates, o veículo de matrícula AL veio a atingir e a arrastar o seu condutor e o aqui Autor;I) No ..., foram diagnosticados ao Autor, para além dos traumatismos referidos em 24, ruptura do longo extensor do polegar direito e traumatismo abdominal;J) Para tratamento das lesões e sequelas decorrentes do acidente, o Autor foi submetido a outras cirurgias para além das mencionadas no ponto 27;K) O Autor fez sessões de fisioterapia por um período de tempo que totalizou 15 meses;L) Para além das indicadas no ponto 33 dos factos provados, o autor ficou a padecer das seguintes sequelas:a) Inflamações de repetição ao nível do nariz;b) Cefaleias frequentes;c) Sensação de peso na cabeça;d) Perturbações do sono;f) Humor depressivo;g)Períodos de hiperalerta e de pânico sem motivo aparente;h)Perda de memória;i)Apneia do sono grave;j)Síndrome pós traumático;L) Devido à inactividade provocada pelas lesões emergentes do acidente, medicação e tratamentos, o Autor engordou cerca de 40 kg,



pesando à data da instauração da acção cerca 125 Kg;M) Ficou com outras cicatrizes para além das descritas no ponto 34;N) As sequelas de que ficou a padecer conferem ao A. uma IPG de pelo menos 83,9 pontos, com tendência ao agravamento com o passar dos anos;O) Pensou que ia morrer na sequência do acidente.P) Não pode sair de casa desacompanhado.Q) Tornou-se intolerante ao barulho e às próprias pessoas;R) Chora constantemente e diz que quer morrer;S) Fazia longas caminhadas e andava de bicicleta, actividades que teve de abandonar;T) Sonha com o acidente, tem fobias no trânsito e perdeu a auto estima;U) Tem medo de adormecer pois sabe das suas dificuldades respiratórias e vive em permanente ansiedade e angústia pois sabe que pode asfixiar durante o sono.V) Padece de síndrome pós traumático;X) O veículo OB seguia a uma velocidade superior a 130 km/hora;Y) O veículo de matrícula OM embateu nos veículos AL e HU quando foi projectado para a frente, depois de ter sido colidido na traseira do mesmo pelo veículo de matrícula OB.” O Direito: Como resulta da matéria de facto provada, ocorreu um acidente de viação em Março de 2004, pelas ...horas, na ..., ao Km 3,325 no sentido ..., na ..., em que intervieram o veículo ligeiro de passageiros com a matrícula ...-AL, conduzido por BB, o veículo ligeiro de passageiros de matrícula ...-HU, conduzido pelo Autor (já falecido), o veículo ligeiro de passageiros de matrícula ...-OB, conduzido por CC e o veículo ligeiro de mercadorias, com a matrícula ...OM, conduzido por DD. O que aconteceu foi que o veículo de matrícula ...-HU seguia, pela dita via e sentido de trânsito imediatamente à frente do AL e ambos pela fila mais à esquerda das ali permitidas e em circunstâncias não concretamente apuradas, após o Autor ter imobilizado a marcha do seu veículo, o veículo de matrícula AL colidiu com a sua frente na traseira do HU, projectando aquele uns metros para a frente, de cujo embate resultaram apenas danos materiais e ligeiros em ambos os veículos e nas partes embatidas. Após o embate, ambos os condutores accionaram os quatro piscas, o condutor do veículo AL manteve as luzes médios ligados e, depois de sair do veículo, colocou o sinal triangular de pré-sinalização de perigo a uma distância da traseira daquele de, aproximadamente, 50 metros. Os veículos de matrícula AL e HU, na posição em que se encontravam imobilizados, eram visíveis para os condutores que circulavam pela referida via e no mesmo sentido de trânsito a uma distância de pelo menos 100 metros. Quando o Autor e o condutor do AL se encontravam fora dos veículos, no espaço entre estes e o separador central, que delimita as faixas de circulação em cada sentido de trânsito, o veículo AL foi violentamente pela frente do veículo OM, que circulava no mesmo sentido de marcha daqueles outros dois e, pela fila da esquerda, a uma velocidade nunca inferior a 80 Km/hora, conduzido por DD, que deparou com o veículo AL imobilizado, na faixa de rodagem do lado esquerdo, encontrando-se, à frente deste, e também imobilizado na mesma faixa de rodagem, o veículo de matrícula ...-HU. Ao aperceber-se da presença dos dois veículos imobilizados na faixa de rodagem por onde circulava, e na tentativa de evitar o embate no veículo AL, o condutor do OM travou e “guinou” para o seu lado esquerdo, tendo não obstante, ido colidir com a frente do lado direito do veículo OM, na traseira do lado esquerdo do veículo AL. Logo de seguida, surgiu o veículo de matrícula ...-OB, o qual circulava também no sentido Norte-Sul e a uma velocidade não inferior a 80 km/hora, pela faixa de rodagem do lado esquerdo, que foi embater com a parte traseira lateral esquerda na parte traseira e na parte lateral direita, em toda a sua extensão, do veículo OM, projectando-o contra o separador central, sendo que, acto contínuo, o veículo OB foi embater, violentamente, com a parte da frente, na parte traseira do veículo AL. Este último veículo (AL), por sua vez, e por força do embate provocado pelo veículo OB, foi projectado para a frente e foi colidir com a parte lateral direita, na parte traseira do veículo HU. Antes do embate protagonizado pelos veículos de matrículas OM e OB, outros veículos houve que passaram pelo Autor e pelo seu



veículo assim como pelo AL sem qualquer embate. Quer por força do embate do OM no AL, quer por força do embate do OB no OM e do conseqüente embate deste veículo no AL, foi este último veículo projectado duas vezes para a frente. Pelo menos numa das duas ocasiões em que, por força das mencionadas colisões, o veículo de matrícula AL foi abalroado e projectado para a frente, este último veículo embateu no seu condutor e no autor, que, na altura em que foram atingidos, se encontravam entre o AL e o veículo do Autor, sendo no espaço existente entre estes dois veículos (AL e HU) e, portanto, fora dos mesmos, encontravam-se, em plena faixa de rodagem, a conversar, os respectivos condutores, ou seja, BB e o Autor AA. Este é o quadro factual do acidente e da sua dinâmica. Na sentença considerou-se que se verificou um facto voluntário e ilícito (porque violador da integridade física do autor) do condutor do OM. Uma vez que se verificaram dois choques sucessivos – um provocado pelo OM e outro pelo OB, que o seguia - e que o autor foi atingido, pelo menos uma vez, na sequência desses choques, adoptou a sentença a teoria da causalidade alternativa, concluindo, assim, pela verificação do nexu causal e pela co-responsabilização do condutor do OM (apesar de aqui não se poder falar de responsabilidade solidária, por força da absolvição do pedido formulado contra a seguradora do veículo OB, decorrente da verificação da excepção da prescrição). Quanto à culpa repartiu-a da seguinte forma: na proporção de 80% para o condutor do OM, que não adequou a velocidade, nos termos do art. 24º do CE; na de 20% para o autor (e do condutor do veículo AL), que, estando apeado na auto-estrada (e não tendo alegado que o seu veículo se encontrava impossibilitado de circular pelos seus meios e, por isso, não podia ser removido para a berma do lado direito,) violou o disposto no art. 72º do CE. Em face do mesmo quadro factual (que no essencial as modificações introduzidas não alteraram), entendeu a Relação que apenas o autor é o único culpado na produção dos diversos embates, ou seja, o do AL na traseira do HU (veículo conduzido pelo autor), o do OM na traseira do AL e o do OB no lado traseiro do OM, na sequência dos quais foi atropelado e o seu veículo abalroado conforme ficou provado nos pontos 1) e 5) a 20) da sentença. Considerou que nenhum motivo ficou provado em concreto que justificasse a paragem do veículo do autor em plena faixa esquerda da auto-estrada ..., sentido ..., que determinou o primeiro embate do AL na traseira do veículo HU, conduzido pelo autor. Considerou, ainda, que o autor também não logrou provar que estivesse ele e o condutor do AL prestes a retirarem os dois veículos daquela via, quando se deu o segundo embate, ou seja, o do OM, segurado na ré Lusitânia, na traseira do AL. Assim, imputou à vítima do acidente a violação do art. 3º, do art. 5º e do art. 72º do Código Estrada, considerou que a culpa efectiva e exclusiva do acidente foi do lesado (autor) na produção do acidente e subsequentes danos, o que exclui a obrigação de indemnizar por parte do condutor do OM e da seguradora, quer subjectiva, quer objectiva, de acordo com o disposto nos artºs 503º, nº 1 e 505º CC. Uma vez que a culpa do condutor foi exclusiva afastou, assim, uma eventual concorrência entre a culpa do peão autor e o risco de circulação do veículo OM, de acordo com o entendimento sufragado no acórdão do STJ de 14.12.2017 (Hélder Almeida). Finalmente, entendeu, que tendo ficado provado apenas que “Pelo menos numa das duas ocasiões em que, por força das mencionadas colisões, o veículo de matrícula AL foi abalroado e projectado para a frente, este último veículo foi embater no seu condutor e no autor”, acabou por não ficar demonstrado se o autor foi colhido em virtude do embate do OM no AL, se em virtude do embate do OB no OM ou se em virtude dos dois embates e, nesse caso, que lesões decorreram em termos de nexu de causalidade adequada para o autor, face ao disposto no artº 563º CC, pelo que, em face do exposto, não conheceu, por prejudicadas, das restantes questões suscitadas no recurso da ré relativos aos danos indemnizáveis e fixação dos seus montantes nem das questões da fixação de



montante indemnizatório superior ao fixado na sentença a título de danos não patrimoniais ao autor e respectivos juros de mora suscitadas na apelação dos autores habilitados. Não concordam os recorrentes, que consideram que os únicos culpados pelo sinistro e danos causados ao primitivo autor foram os condutores dos veículos OB e OM, aliás tal como o foram no processo 59/06.7TBMAI.P1, no qual foram condenadas as seguradoras do OB (Fidelidade) e do OM (Lusitânia) solidariamente, decisão essa confirmada pelo Tribunal da Relação do Porto e pelo Supremo Tribunal de Justiça (Ac. STJ de 13/07/2017, proferido no processo 59/06.7TBMAI.P1.S1 da 2ª Secção do STJ, in www.stj.pt). Imputam-lhes os recorrentes a violação do art. 24º do Cód. da Estrada, por não terem adequado a velocidade dos seus veículos às condições da via de modo a conseguirem imobilizar os veículos no espaço livre e visível à sua frente, seguindo desatentos, (sendo de lhes imputar assim a culpa efectiva na produção do acidente), considerando, por outro lado, que o primitivo autor (e condutor do HU) e o condutor do AL deram cumprimento às regras que lhes eram impostas em termos de sinalização dos seus veículos, mostrando-se a mesma eficaz quer porque o obstáculo era visível a mais de 100 metros quer porque vários veículos passaram pelo local facilmente e, sem embater nos veículos imobilizados. Insistem que o sinistro ocorreu no momento em que o condutor do AL regressou ao veículo após colocação do triângulo e conversava com o primitivo autor no sentido de removerem os veículos pelo que, com excepção do tempo que levou à colocação do triângulo, foi muito escasso o tempo que ambos permaneceram apeados na via, ou seja, o tempo estritamente necessário à verificação dos danos e possibilidade para prosseguirem a marcha pelo que, não pode ser formulado qualquer juízo de censura à actuação daqueles sinistrados, designadamente ao primitivo A. e, conseqüentemente não pode ser atribuída ao mesmo qualquer parcela de responsabilidade no sinistro e nos danos sofridos, sendo a mesma totalmente imputável aos condutores do OB e OM. Cremos que o recurso deve proceder, em parte, embora não exactamente pelas razões invocadas. Uniformidade das decisões: Em primeiro lugar, os recorrentes apelam à necessidade da uniformidade das decisões, entre a proferida no referido processo 59/06.7TBMAI.P1.S1 e a destes autos, por uma questão de justiça. Todavia, se o acidente é o mesmo, a sua descrição factual não é, exactamente a mesma. Assim, por exemplo, no acórdão do STJ de 13/07/2017, proferido no processo 59/06.7TBMAI.P1.S1 da 2ª Secção, foi dado como provado que “o abalroamento do veículo de matrícula ...-AL, provocado pelos embates dos veículos de matrícula ...OM e ...-OB, fez com que aquele fosse projectado sucessivamente contra o autor e o condutor do veículo” (resposta ao quesito 10) enquanto no presente processo foi dado como provado apenas que: 17) Quer por força do embate do OM no AL, quer por força do embate do OB no OM e do conseqüente embate deste veículo no AL, foi este último veículo projectado duas vezes para a frente; 18) Pelo menos numa das duas ocasiões em que, por força das mencionadas colisões, o veículo de matrícula AL foi abalroado e projectado para a frente, este último veículo foi embater no seu condutor e no autor”. Mas mesmo que a descrição fosse a mesma, não existindo qualquer caso julgado (uma vez que os intervenientes são outros), a justiça não se asseguraria apenas em função de decisões iguais para dois casos idênticos, mas mais relativamente a um conjunto de casos, que merecessem tratamento análogo, em ordem a obter uma interpretação e aplicação uniformes do direito (art. 8º, nº 3 do Código Civil). A culpa do falecido autor (condutor do HU): Para a Relação o autor violou o artigo 3º, nº 2 do Código da Estrada, do seguinte teor: “Liberdade de trânsito (...)2 - As pessoas devem abster-se de actos que impeçam ou embarquem o trânsito ou comprometam a segurança ou a comodidade dos utentes das vias”(…). “Trata-se, como se vê, de uma regra geral que impõe o dever de abstenção de actos que impeçam o trânsito. Ora, estando este dever de abstenção presente em especial em diversas



regras do Código da Estrada, importaria que a Relação tivesse especificado os actos, para além dos previstos em especial, que o autor falecido praticou e que impediram ou embaraçaram o trânsito. E tal não foi feito. Identificou, também, a Relação como norma violada a do artigo 5º do Código da Estrada, que impõe a obrigação de sinalização nestes termos: “1 - Nos locais que possam oferecer perigo para o trânsito ou em que este deva estar sujeito a restrições especiais e ainda quando seja necessário dar indicações úteis, devem ser utilizados os respectivos sinais de trânsito. 2 - Os obstáculos eventuais devem ser sinalizados por aquele que lhes der causa, por forma bem visível e a uma distância que permita aos demais utentes da via tomar as precauções necessárias para evitar acidentes”. Mas também aqui, tendo ficado provado que o autor, condutor do HU, accionou os 4 piscas, ficou por explicar que infracção foi por ele cometida. Também se apontou a violação do artigo 72º do Código da Estrada que prescreve: “Auto-estradas 1 - Nas auto-estradas e respectivos acessos, quando devidamente sinalizados, é proibido o trânsito de peões, (...) 2 - Nas auto-estradas e respectivos acessos, quando devidamente sinalizados, é proibido: a) ... b) Parar ou estacionar, ainda que fora das faixas de rodagem, salvo nos locais especialmente destinados para esse fim”. Não parece que o autor estivesse a transitar como peão: sofreu um embate e foi só depois deste que saiu da sua viatura. Assim, o autor não deve ser juridicamente qualificado como um peão que se encontrava na auto-estrada, parado ou a caminhar, mas como um utente de tal via rodoviária que, tendo imobilizado a viatura que conduzia, por razão desconhecida, se encontrava no seu exterior (cfr. Ac. STJ de 21.3.2019, Maria da Graça Trigo, em www.dgsi.pt). Imputa, ainda, a decisão recorrida ao autor a violação do disposto no art 87º do Código da Estrada, em conjugação com a do art. 48º do mesmo diploma, após o primeiro acidente, ou seja, após a colisão do AL na traseira do seu veículo. Considera que o autor não logrou provar que estivesse ele e o condutor do AL prestes a retirar os dois veículos daquela via, quando se deu o segundo embate, ou seja do OM, segurado na ré Lusitânia, na traseira do AL, sendo certo que in casu nem sequer provado ficou que o veículo do autor e o AL tivessem ficado com danos que impedissem a sua circulação e o encostamento dos mesmos na berma direita da auto-estrada. Objectam, no entanto, os recorrentes que, tendo o sinistro ocorrido no momento em que o condutor do AL regressou ao veículo após colocação do triângulo e quando conversava com o primitivo autor. no sentido de removerem os veículos, com excepção do tempo que levou à colocação do triângulo, foi muito escasso o tempo que ambos permaneceram apeados na via, apenas o estritamente necessário à verificação dos danos e à possibilidade para prosseguirem a marcha. Entendem, assim, que não pode ser formulado qualquer juízo de censura à atuação daqueles sinistrados designadamente ao primitivo autor. Vejamos. Prescreve o disposto no artº 87.º do Código da Estrada: “Imobilização forçada por avaria ou acidente 1. Em caso de imobilização forçada de um veículo em consequência de avaria ou acidente, o condutor deve proceder imediatamente ao seu regular estacionamento ou, não sendo isso viável, retirar o veículo da faixa de rodagem ou aproximá-lo o mais possível do limite direito desta e promover a sua rápida remoção da via pública 2. Nas circunstâncias referidas no número anterior as pessoas que não estiverem envolvidas nas operações de remoção ou reparação do veículo não devem permanecer na faixa de rodagem. 3. Enquanto o veículo não for devidamente estacionado ou removido, o condutor deve adoptar as medidas necessárias para que os outros se apercebam da sua presença, usando para tanto os dispositivos de sinalização e as luzes avisadoras de perigo. (...) “O artigo 48.º estabelece, por sua vez: “1 - Considera-se paragem a imobilização de um veículo pelo tempo estritamente necessário para a entrada ou saída de passageiros ou para breves operações de carga ou descarga, desde que o condutor esteja pronto a retomar a marcha e o faça sempre que estiver a



impedir a passagem de outros veículos.2 - Considera-se estacionamento a imobilização de um veículo que não constitua paragem e que não seja motivada por circunstâncias próprias da circulação.3 - Fora das localidades, a paragem e o estacionamento devem fazer-se fora das faixas de rodagem ou, sendo isso impossível, o mais próximo possível do respectivo limite direito, paralelamente a este e no sentido da marcha”.Tendo em conta os factos provados 6 a 10 pode concluir-se que não houve propriamente um estacionamento mas uma imobilização forçada pelo acidente.É certo que, como se argumenta na decisão recorrida, não ficou provado que o veículo do autor e o AL tivessem ficado com danos que impedissem a sua circulação e o encostar na berma direita da auto-estrada.Todavia, era à ré que competia provar que era possível o condutor autor proceder ao estacionamento do seu veículo ou, não sendo viável, que lhe era possível retirar o veículo da faixa de rodagem ou aproximá-lo do limite direito e promover a sua rápida remoção da via pública. Para isso, devia a ré ter alegado e provado quanto tempo estiveram a conversar, antes de o autor e o condutor do AL ser embatidos. Ora, nada ficou provado nesse sentido e, especialmente, que tivessem estado a “conversar alguns minutos e a tratar regularização do sinistro”. O que se sabe, isso sim, é que os condutores dos veículos embatidos adoptaram as medidas necessárias para que os outros se apercebessem da sua presença, usando, ambos os veículos, as luzes avisadores de perigo e também o AL, que precedia o HU, os dispositivos de sinalização.Pode observar-se, ainda assim, que não estando envolvidos em qualquer operação de remoção ou reparação dos veículos os condutores do HU e AL não deviam ter “permanecido” na faixa de rodagem (art. 87, nº 2 do Código da Estrada).Todavia, e em rigor, a palavra “permanecer” inculca não a ideia de que as pessoas não devem estar, em circunstância alguma, na faixa de rodagem, mas que não devem aí manter-se para além do que for estritamente necessário. Ora, não ficou provado que os condutores tenham ficado na faixa de rodagem para além do que era necessário para providenciar a remoção dos veículos.Não existem, assim elementos que permitam concluir, com segurança, que o autor (tal como o condutor do AL) inobservou o disposto no art. 87º do Código da Estrada.Nem se pode concluir que a conduta de ambos os condutores tenha sido temerária e deliberadamente perigosa para o demais trânsito e muito menos, que, estando onde estavam (entre os veículos e o separador central), fosse para eles “previsível” que viessem a ser atingidos por outros veículos. Aliás, tendo ficado provado que “após o embate, ambos os condutores accionaram os quatro piscas” (8), que, “após este embate, o condutor do veículo AL manteve as luzes médios ligados” (9) e que “logo após sair do veículo, o condutor do AL colocou o sinal triangular de pré-sinalização de perigo a uma distância da traseira daquele de aproximadamente 50 metros” (10), dessa forma adoptando as medidas necessárias para que os outros condutores, que tinham visibilidade a uma distância de, “pelo menos, 100 metros” (11) se apercebessem da sua presença, não é legítimo concluir que era para eles previsível que viriam a ser atingidos por outros veículos.Não existem, assim, elementos que permitam concluir pela culpa do condutor do HU.Culpa do condutor do OM (segurado na ré):“Artigo 24.º- Princípios gerais 1 - O condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.(...)”Entendeu a Relação que o condutor do OM (que aqui releva) respeitou o art. 24º e o art. 42º (que não vem ao caso) do Código da Estrada, dado que, conforme o alegado pela recorrente seguradora (para que remete), o facto de o autor ter parado na auto-estrada constitui a causa primeira, sine qua non, e adequada das lesões sofridas pelo



autor. Consideram os recorrentes, por sua vez, que os veículos OB (segurado na Fidelidade, cuja culpa não está aqui em causa) e OM violaram o art. 24º do Código da Estrada, não adequando a velocidade dos seus veículos às condições da via de modo a conseguirem imobilizar os veículos no espaço livre e visível à sua frente, seguindo desatentos, sendo de lhes imputar a culpa efectiva na produção do acidente. Mas não parece que também aqui existam elementos que permitam concluir que o condutor do OM não adaptou a velocidade às condições da via. Na verdade, não se provou que o OM circulasse a mais de 120 Km/h, velocidade máxima estabelecida pelo art. 27º do Código da Estrada (ver factos 4 e 14). É certo que “os veículos de matrícula AL e HU na posição em que se encontravam imobilizados eram visíveis para os condutores que circulavam pela referida via e no mesmo sentido de trânsito a uma distância de pelo menos 100 metros” (11), sendo certo que o AL mantinha os médios ligados, os dois veículos tinham traseira os quatro piscas accionados (8) e o sinal triangular de pré-sinalização de perigo se encontrava a uma distância da traseira do AL de cerca de 50 metros (10). E que não obstante, e apesar de ter à sua frente um espaço livre e visível de, pelo menos, 100 metros, o condutor do OM não conseguiu parar a tempo de evitar o embate no AL. Sendo que podia fazê-lo mesmo circulando à velocidade instantânea permitida de 120Km/hora, pois, a tal velocidade, ainda dispunha de um espaço de, pelo menos, 96 metros para travar a tempo de evitar o embate no AL (de acordo com a tabela das distâncias de paragem de Oliveira Matos, no seu Código da Estrada, anotado, 4ª edição, pág. 49 e das tabelas no Código da Estrada anotado por Júlio Serras, 4ª edição, pág. 45). Todavia, o que isso revela não é o excesso de velocidade nos termos do art. 24º do CE (na medida em não se veem as condições da via, meteorológicas, ambientais, de intensidade de trânsito ou outras que aconselhassem qualquer redução ou moderação da velocidade) mas imperícia ou mesmo desatenção por parte do condutor do veículo OM. Sucede, no entanto, que “não constitui «matéria de direito», enquadrável no âmbito de um recurso de revista a apreciação da culpa decorrente da inobservância dos deveres gerais de diligência, a valorar prudencial e casuisticamente segundo o padrão exigível a um «bonus pater famílias», mas tão somente a apreciação da culpa «normativa», resultante da infracção de normas legais ou regulamentares.” (Ac. STJ de 10.9.2009, Lopes do Rego, em www.dgsi.pt). A culpa é, pois, matéria de facto quando se traduz na omissão dos cuidados que qualquer homem médio tomaria face ao circunstancialismo provado, ou quando decorra da inconsideração ou falta de atenção, destreza ou imperícia ou na inobservância dos deveres de diligência (ver v.g., entre diversa jurisprudência, os Acs. STJ de 3.2.1999, 26.6.2003, 6.11.2003, 22.4.2004, 3.6.2004, 15.1.2004, no site do IGFEJ). Não se pode concluir, assim, que o condutor do OM omitiu, no acto de condução automóvel, em termos de censura ético-jurídica, o dever objectivo de cuidado, ou seja, que ele tenha agido com imperícia ou com falta de atenção. E, por isso, não é possível inferir qualquer culpa do condutor OM pelo facto de “antes do embate protagonizado pelos veículos de matrículas OM e OB” ter havido “outros veículos houve que passaram pelo Autor e pelo seu veículo assim como pelo AL sem qualquer embate” (facto que, aliás, não coincide exactamente com o do processo 59/79, em que foi dado como provado que “após o embate referido em b) [o do AL no HU] os veículos ...-AL e 31-81-UU foram sucessiva e normalmente ultrapassados por outros veículos que seguiam atrás” (quesito 14º), ou pelo facto de que “ao aperceber-se da presença dos dois veículos imobilizados na faixa de rodagem por onde circulava por onde circulava e na tentativa de evitar o embate no veículo AL” o condutor do OM “travou e “guinou” para o seu lado esquerdo” (69), sendo que “não obstante, foi colidir com a frente do lado direito do veículo OM, na traseira do lado esquerdo do veículo AL”. Não temos, em resumo, elementos que permitam concluir pela responsabilidade subjectiva dos condutores, motivo por que não interessará, neste



domínio, discorrer sobre onexo de causalidade entre o facto (embates do OM) e os danos.

Responsabilidade pelo risco: Mas se não se pode fazer a prova da culpa do OM, segurado na ré Lusitânia, pode averiguar-se, oficiosamente, se o pedido do autor procede à luz da responsabilidade pelo risco, salvo se dos autos resultar que a vítima só pretende se a indemnização se houve culpa do réu (Pires de Lima e Antunes Varela, CC anotado, volume I, 3ª edição, Ac. STJ de 4.10.2007, Santos Bernardino, Ac. STJ de 9.12.2010, Álvaro Rodrigues e Ac. STJ de 21.1.2014, Azevedo Ramos, ambos em www.dgsi.pt). Nos termos do art. 503º, nº 1 do Código Civil “aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, ainda que ele não se encontre em circulação.” São duas, pois, as circunstâncias de que depende a responsabilidade pelo risco em caso de circulação automóvel: ter a pessoa a direcção efectiva do veículo causador do dano e estar o veículo a ser utilizado no seu próprio interesse. O autor alegou que o condutor do OM era proprietário do seu veículo e a ré não contestou (art. 607º do CPC). A simples alegação da propriedade do veículo, sem a invocação expressa de quem tem a sua direcção efectiva e interessada, é suficiente para poder conduzir à procedência do pedido de indemnização emergente de acidente de viação formulado contra a Seguradora, na medida em que o ónus da prova de que o dono do veículo não tinha a sua direcção efectiva e de que a utilização dele não era feita no seu próprio interesse, cabe à ré seguradora, como factos impeditivos que são. Ora, revertendo ao caso concreto, verifica-se que a seguradora Lusitânia não alegou nem provou que o seu segurado não tinha a direcção efectiva do veículo nem que não o utilizava no seu próprio interesse (art. 503º, nº 1 do CC). A Seguradora responde, assim, pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo OM. E esses riscos tanto têm a ver com os acidentes causados pelo veículo quando em circulação, em movimento, como quando está estacionado ou parado (Pires de Lima e Antunes Varela, CC anotado, Vol. I, 3ª edição, pág. 487, Dário Martins de Almeida, Manual de Acidentes de Viação, Almedina, 3ª edição, a pág. 318 e segs.) E que danos são os provenientes desses riscos? Sobre o assunto, escreve Dario Martins, loc. cit: “Dentro dos pressupostos da responsabilidade civil, o dano indemnizável será aquele que estiver em conexão causal com o risco. Para traduzir esta ideia, a lei refere-se aos “danos provenientes dos riscos próprios do veículo”. O dano liga-se por umnexo causal ao facto material em que se configura o risco, não sendo todavia necessário um contacto material entre o veículo e o sinistrado ou entre duas viaturas (...). O dano terá sempre de ser condicionado por uma relação de causalidade, mesmo indirecta, com o facto em que se materializa o risco “. Ora, revertendo ao caso judice, afigura-se-nos que os riscos próprios do OM são, todos eles, adequados à produção dos danos sofridos pelo autor: o risco provocado pelo facto de o OM ter embatido, uma primeira vez, no AL, quando se encontrava em circulação e depois o de se encontrar na faixa de rodagem à frente do veículo OB que o abalroou, fazendo com que, pelo menos, numa das hipóteses, o OM fosse projectado para a frente e embatesse no autor. Ou seja: em qualquer das circunstâncias os riscos do OM são potencialmente causais dos danos: o acidente deve-se, pelo menos, a um dos embates do OM, seja ao embate inicial do OM no AL seja ao embate posterior devido ao embate do OB (12 e 15). Pelo menos, numa dessas ocasiões, por força dos embates do OM, o veículo de matrícula AL foi projectado para a frente e embateu no autor (18). O facto danoso (pelo menos um dos embates) foi apto a produzir as concretas lesões verificadas. É verdade que não se sabe (não se apurou) exactamente qual dos embates esteve na origem dos danos causados ao autor, mas isso não pode servir para desresponsabilizar a seguradora do OM, na medida em que qualquer deles era apto a causar esses danos (como, aliás, o tribunal entendeu, tal como



resulta da conjugação dos factos 18 e 24). Naturalisticamente, o tribunal averiguou que, pelo menos, de um desses embates resultaram os danos sofridos pelo autor. Não conseguiu precisar qual, mas assegurou que foi, pelo menos, um deles. E é a esse facto, fixado com a certeza possível, que se deve atender. Pelo menos um dos embates foi causa adequada dos danos sofridos pela vítima. É evidente que perante a possibilidade da causalidade exclusiva de um dos embates ou da concausalidade dos dois, se estarão assim, perante riscos diferentes, qualquer deles, adequados, como se disse, à produção dos danos: um risco superior (assim se nos afigura) provocado pelo primeiro embate do OM (que vinha animado de velocidade) no AL, conjugado com o segundo embate do OM no AL, um risco inferior causado apenas pelo primeiro embate ou um risco ainda menor causado pelo segundo embate na medida em que o OM sofreu o embate do OB já depois de embater no AL. E é por este risco menor (que não deixa de ser adequado aos danos) que a ré deverá ser responsabilizada. O nexos de causalidade adequada entre esse risco e as lesões não é apenas pressuposto da responsabilidade mas medida da obrigação de indemnizar. É exacto que o facto de o autor se encontrar na faixa de rodagem entre os veículos AL e HU e o separador contribuiu causalmente para o acidente (12). E que a responsabilidade é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado sendo que para os efeitos do art. 505 do Código Civil, não se mostra necessária a culpa, basta a causalidade (P. Lima e A. Varela, CC anotado, I vol., 3ª edição, pág. 491). Porém, quando o acidente não for exclusivamente imputável ao lesado ou a terceiro, a jurisprudência do STJ tem admitido, ultimamente, que o outro interveniente possa responder pelo risco, admitindo, inclusivamente, a concorrência da culpa com o risco, e que se sujeite a quantificação da indemnização à ponderação prevista no art. 570º do Código Civil (cfr., v.g., Acs. STJ de 4.10. 2007. 5.11.2013, 11.7.2013, 17.5.2012 e 3.12.2009, em www.dgsi.pt).

Ora, o acidente não resulta apenas do facto da vítima. Nem apenas de terceiro (OB) (aliás, se é certo que o OM embateu no AL, que depois terá embatido no autor, em consequência do embate do OB (terceiro), a verdade é que o OM foi embatido depois de ter embatido no AL, pelo que não está excluída a existência de um choque em cadeia (12 e 15) em que o embate do OM no AL seja também causal do embate do OB no OM). O acidente resulta, como vimos, e também, do risco do veículo automóvel OM, que embateu no autor. Estão, assim, reunidos os pressupostos da responsabilidade pelo risco do veículo OM. Não é possível medir em rigor a contribuição causal do OM para os danos sofridos pelo autor. Todavia, pesando a intensidade do considerado risco menor do veículo OM para o acidente (por força da colisão do OB), pensamos que a contribuição causal do OM deve ser valorada em medida inferior à do OB (que desencadeou os sucessivos embates) e superior à do AL (que foi embatido pelo OM) e à do sinistrado que permanecia na faixa de rodagem (e foi atingido pelo AL). Assim, afigura-se-nos ajustado fixar a contribuição causal do OM para o acidente em 25%, a do OB em 50%, a do AL em 15% e a do autor sinistrado em 10%.

Danos não patrimoniais: Atendendo à natureza e número de lesões sofridas, tratamentos, dezenas de cirurgias e outros tantos internamentos hospitalares, ao extenso período que decorreu até à consolidação das lesões, às sequelas físicas e psíquicas (que determinaram um défice funcional permanente de 27% impeditivas da sua profissão habitual de ferroviário) às dores (com o quantum doloris de 6 gaus, numa escala de 7 graus), ao dano estético decorrente de inúmeras cicatrizes (quantificado em 5 numa escala de 1 a 7) e à repercussão das sequelas na actividade sexual do autor, o tribunal de 1ª instância fixou a indemnização por danos não patrimoniais em €80.000. Pugna, agora, a recorrente pela fixação da indemnização em € 125,000, tal como pugnava na Relação. A cobertura de danos não patrimoniais em sede de responsabilidade pelo risco é genericamente aceite, atento o disposto no art. 499º do Código Civil (Almeida Costa, Direito



das Obrigações, 11ª edição, pág. 603). Sucede, no entanto, que não é possível ao Supremo substituir a Relação quando esta, como é o caso, deixou de conhecer de questões prejudicadas pela solução dada ao litígio (arts. 665º e 679º do CPC). Impõe-se, assim, neste campo, a remessa ao Tribunal da Relação para a fixação da indemnização por danos não patrimoniais de acordo com a responsabilidade que se definiu (Abrantes Geraldês, Recursos no Novo Código de Processo Civil, 5ª edição, pág. 426). Danos patrimoniais: Também a Relação considerou prejudicadas as questões suscitadas no recurso da ré apelante relativamente aos danos patrimoniais e fixação dos seus montantes. Pelas mesmas razões, deverá apreciar, em primeira mão, tais questões. Em síntese, e nos termos do art. 663º, nº 7 do CPC, podemos concluir que: “1. Em caso de imobilização forçada de um veículo em consequência de avaria ou acidente, compete à ré, que imputa a infracção do nº 1 art. 87º do Código da Estrada ao autor condutor, alegar e provar que era possível a este proceder imediatamente ao regular estacionamento do seu veículo ou, não sendo viável, que lhe era possível retirar o veículo da faixa de rodagem ou aproximá-lo do limite direito desta e promover a sua rápida remoção da via pública. 2. O termo “ permanecer” que consta do nº 2 do mesmo artigo inculca não a ideia de que as pessoas não devem estar, em circunstância alguma, na faixa de rodagem, mas que não devem aí manter-se para além do que for estritamente necessário. 3. Não constitui matéria de direito, enquadrável no âmbito de um recurso de revista, a apreciação da culpa decorrente da inobservância dos deveres gerais de diligência mas tão somente a apreciação da culpa resultante da infracção de normas legais ou regulamentares. 4. Mesmo que não se faça prova da culpa do demandado, o tribunal pode averiguar se o pedido do autor procede à luz da responsabilidade pelo risco, salvo se dos autos resultar que a vítima só pretende a indemnização se houve culpa do réu. 5. A simples alegação da propriedade do veículo, sem a invocação expressa de quem tem a sua direcção efectiva e interessada, é suficiente para poder conduzir à procedência do pedido de indemnização emergente de acidente de viação formulado contra a Seguradora, na medida em que o ónus da prova de que o dono do veículo não tinha a sua direcção efectiva e de que a utilização dele não era feita no seu próprio interesse, como factos impeditivos que são, cabe à ré seguradora. 6. Os riscos próprios do veículo não têm a ver apenas com os acidentes causados pelo veículo quando em circulação, em movimento; podem resultar também do veículo estacionado ou parado. 7. Os danos provenientes dos riscos próprios do veículo são aqueles que estão em conexão causal com o risco, de acordo com a teoria da causalidade adequada. 8. Tendo-se provado que “quer por força do embate do OM no AL, quer por força do embate do OB no OM e do conseqüente embate deste veículo no AL, foi este último veículo projectado duas vezes para a frente” e que “pelo menos numa das duas ocasiões em que, por força das mencionadas colisões, o veículo de matrícula AL foi abalroado e projectado para a frente, este último veículo embateu no seu condutor e no autor, deve entender-se que existe nexo de causalidade adequada entre qualquer dos riscos criados pelo veículo OM e os danos sofridos pelos autor. 9. Não obstante, não se encontrando precisado (provado) qual o risco que esteve concretamente na origem dos danos deve a medida da obrigação da indemnização ser aferida pelo risco menor. 10. Não tendo a Relação conhecido das questões relativas às indemnizações por danos patrimoniais e não patrimoniais suscitadas nos recursos de apelação, por as considerar prejudicadas pela solução dada ao litígio, revogado o acórdão, impõe-se a baixa dos autos à Relação para apreciação em primeira mão de tais questões.” Pelo exposto, acordam os Juízes desta Secção em conceder a revista, revogar o acórdão e mandar baixar os autos à Relação para fixar as indemnizações a título de danos patrimoniais e de danos não patrimoniais devidas aos autores, segundo a proporção de responsabilidade da ré de 25%. As custas da revista ficam na



proporção de 75% para os autores/recorrentes e 25% para a ré/recorrida.* Lisboa, 6 de Janeiro de 2020
António Magalhães (Relator) Jorge Dias Maria Clara Sottomayor

