

Supremo Tribunal de Justiça
Processo nº 081329

Relator: FERNANDO FABIÃO
Sessão: 02 Abril 1992
Número: SJ199204020813291
Votação: UNANIMIDADE
Meio Processual: REVISTA.
Decisão: NEGADA A REVISTA.

RECURSO PARA O SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

PODERES DE COGNIÇÃO

PODERES DO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

CULPA

MATÉRIA DE FACTO

MATÉRIA DE DIREITO

RESPONSABILIDADE CIVIL POR ACIDENTE DE VIAÇÃO

ACIDENTE FERROVIÁRIO

RESPONSABILIDADE CIVIL DO COMITENTE

CULPA DO LESADO

ACTIVIDADES PERIGOSAS

CONSTITUCIONALIDADE

Sumário

I - O Supremo Tribunal de Justiça, por via de regra, só conhece matéria de direito (artigos 29 da Lei n. 38/87 e 729 n. 1 do Código de Processo Civil) e não pode alterar a decisão da 2 instância quanto à matéria de facto, salvo o caso excepcional do n. 2 do artigo 722 do Código de Processo Civil (artigos 722 n. 2 e 729 n. 2 do Código de Processo Civil).

II - O juízo de censura em que a culpa se traduz pode basear-se em inconsideração, ou falta de atenção, de perícia ou de zelo, bem como na violação dos deveres gerais de diligência, hipótese em que integra matéria de facto; mas também pode basear-se na interpretação e aplicação de preceitos legais violados, hipótese em que integra matéria de direito.

III - Tendo-se provado que a passagem de nível era sem guarda nem barreiras nem sinalização luminosa ou sonora e apenas sinalizada com a Cruz Dupla de Santo André e com a tabuleta com a inscrição "Atenção aos combóios, Pare Escute e Olhe", por um lado, e tendo-se também provado que o condutor do veículo pesado, ao atravessar a passagem de nível arrancou vagarosamente e veio a ser colhido quando apenas estava cerca de 1 metro sobre a via férrea, havendo intenso nevoeiro e notória frequência das circulações ferroviárias a altas velocidades, por outro, é de concluir que não houve culpa do condutor do comboio e que houve culpa efectiva do condutor do veículo pesado, pelo que a responsabilidade dos Caminhos de Ferro fica excluída, nos termos do artigo 505 do Código Civil, por haver facto culposo do lesado (o condutor do veículo pesado), bastando até que o acidente lhe fosse devido, culposo ou não.

IV - O Decreto-Lei n. 156/81, que aprova o Regulamento de Passagens de Nível, não viola nem o número 5 do artigo 115 da Constituição nem o n. 6 do mesmo artigo, não só porque tal diploma é anterior à Lei Constitucional 1/82, de 30 de Setembro, como também esse diploma é um verdadeiro Decreto-Lei, com valor igual ao das leis.

V - A circulação ferroviária não é uma actividade perigosa, para efeitos do disposto no n. 2 do artigo 493 do Código Civil (Assento do Supremo Tribunal de Justiça de 21 de Novembro de 1979).

VI - O facto de os Caminhos de Ferro não terem procedido à modernização das Passagens de Nível no prazo de cerca de 5 anos não chega para os responsabilizar por omissão, nos termos do artigo 486 do Código Civil, porquanto nem há um verdadeiro dever jurídico imposto aos Caminhos de Ferro pelo dito Decreto-Lei n. 156/81 (artigo 2) nem há nexo de causalidade entre o facto omitido, a modernização das Passagens de Nível, e o acidente.

Texto Integral

Acordam no Supremo Tribunal de Justiça:

Na comarca de Vila Franca de Xira,

A, por si e em representação de seus filhos menores B e C, propôs a presente acção contra

Companhia de Caminhos de Ferro Portugues E.P., na qual pediu que esta fosse condenada a pagar-lhes a quantia de 5 milhões de escudos, acrescida de juros legais a contar da citação, como indemnização pelos danos patrimoniais e não patrimoniais por eles sofridos com a morte de seu marido e pai, colhido por um comboio em 10/2/86, quando conduzia um camião e procurava atravessar uma passagem de nível ao Km

23,390 da linha do Norte.

A ré contestou e pediu que a acção fosse julgada improcedente logo no saneador.

Houve resposta dos autores.

Foi concedida aos autores a assistência judiciária que requereram, foi proferido o despacho saneador e organizados a especificação e o questionário. Seguiu o processo a tramitação legal até ao julgamento, após o que o meritíssimo Juiz de 1 instância julgou a acção improcedente.

Desta sentença apelaram os autores, mas a Relação negou provimento ao recurso.

Deste acórdão da Relação interpuseram os autores recurso de revista e, nas suas alegações concluem assim:

I- nos termos do n. 2 do artigo 342 do Código Civil, cabia à ré provar os factos imputadores da culpa à vítima mortal por serem impeditivos do direito dos lesados;

II- não age com culpa o motorista de um autocarro de passageiros que, pretendendo atravessar uma passagem de nível sem guarda e existindo então nevoeiro intenso, parou, olhou para a esquerda e para a direita e, sem ver avançou vagarosamente, surgindo, então, o comboio a mais de 100 Km hora, dando-se o embate;

III- é facto notório que circulam por conta e no interesse da ré os comboios que se deslocam no troço ferroviário entre

Lisboa e Vila Franca de Xira e que são conduzidos por maquinistas empregados da mesma ré.

IV- a circulação (situação deve ter sido lapso) ferroviária deve considerar-se actividade perigosa pela natureza e poder dos meios que usa;

V- por força dos artigos 493 n. 2 e 503 do Código Civil incumbe à ré provar que, nesse acidente em passagem de nível sem guarda, houve culpa do condutor do veículo embatido pelo comboio, só assim excluindo o dever de indemnizar os respectivos prejuízos;

VI- entendendo-se que não existe culpa presumida, há que repartir a responsabilidade na produção do risco de cada um dos veículos (artigo 506 do Código Civil), sendo que o risco da circulação de um comboio é, pelo menos, igual ao dobro do risco da circulação de um autocarro, e, subsistindo dúvidas, deve ser igual a medida de contribuição de cada um dos veículos (artigo 506 n. 2 do Código Civil);

VII- a condenação por via da responsabilidade objectiva deve situar-se nos limites do artigo 508 do Código Civil.

VIII- incorre na obrigação de indemnizar o concessionário de Caminhos de Ferro que omitiu a obrigação de tomar todas as medidas

indispensáveis para garantir a segurança dos utentes da estrada, sendo obrigação desse concessionário fazer aplicar as normas legais cuja aplicação foi transitoriamente adiada e sendo injustificado, juridicamente, um período superior a dez anos para fazer aplicar integralmente as normas regulamentares que visam garantir a segurança nas passagens de nível, já danificadas segundo a parte vigente do dito Regulamento, pelo que deve o referido concessionário ser condenado a pagar os prejuízos decorrentes de um acidente numa passagem de nível (artigo 486 do Código Civil);

IX- o Decreto-Lei 156/81, que aprova o Regulamento das Passagens de Nível deve entender-se com eficácia meramente interna, cuja aplicação se limita às relações entre concessionários dos Caminhos de Ferro e o Estado, já que, se se pretender dar-lhe eficácia externa, é inconstitucional, nomeadamente o seu artigo 29, na medida em que viola o artigo 115 n. 5 da Constituição, além de ser formalmente inconstitucional, por aprovar um regulamento independente contra o disposto no artigo 115 n. 6 da Constituição;

X- o montante de 5 milhões de escudos deve considerar-se ajustado para indemnizar os autores, certo sendo que a vítima auferia mais de 50 mil escudos por mês e era pessoa saudável, trabalhadora, poupada e o único sustentáculo económico da família;

XI- foram violados os artigos 342, 483, 487, n. 2 do 493, 495, 496, 499 e s.s., 503, 505 e s.s., 562 a 572, todos do Código Civil.

Nas suas contra-alegações, a ré rebateu as alegações dos autores e terminou pedindo se negue provimento ao recurso.

Colhidos os vistos legais, cumpre decidir

Têm provados os factos seguintes:

- 1- no dia 10/2/86, D conduzia o veículo autocarro ..., no sentido Casal de Aderse - Estaleiros de Argibay, entre as 7,45 horas e as 8.00 horas, e pretendia atravessar a passagem de nível que dá acesso aos ditos estaleiros, ao Km 23,390 da Linha do Norte;
- 2- na mesma ocasião, pela referida Linha do Norte, no sentido Lisboa-Vila Franca, circulava o comboio n. 1013, a reboque da locomotiva n. 2565, a cerca de 100 Km hora;
- 3- o veículo conduzido por D e o comboio embateram sendo o D colhido pela locomotiva;
- 4- o sol estava a nascer, havia nevoeiro intenso no local do embate, a referida passagem de nível é sem guarda, sem barreiras e sem sinalização luminosa ou sonora de aproximação de circulações ferroviárias, e, para quem conduzisse no sentido do D, havia uma "Cruz Dupla de Santo Andre" e uma tabuleta com a inscrição "Atenção aos comboios - Pare, escute e olhe";
- 5- ao chegar junto à passagem de nível, o D deteve o autocarro, tendo olhado

para a direita e para a esquerda, nada tendo vislumbrado, após o que arrancou vagarosamente, e, quando estava cerca de um metro sobre a via férrea, surgiu do lado direito o comboio;

6- o falecido D, que nascera em 4/6/36, faleceu, em consequência de tal embate, às 8,25 horas do dito dia

10/2/86, auferia mais de 50 mil escudos mensais, era saudável e trabalhador, pessoa poupada e de poucos gastos e o único sustento económico dos autores, os quais sofreram grande desgosto com a sua morte.

O Supremo Tribunal de Justiça, por via de regra apenas conhece matéria de direito (artigo 29 da Lei 39/82 e 729 n. 1 do Código de Processo Civil) e não pode alterar a decisão da 2 instância quanto à matéria de facto, salvo o caso excepcional do n. 2 do artigo 722 do Código de Processo

Civil (artigos 722 n. 2 e 729 n. 2 do Código de Processo

Civil); e, à luz destes preceitos, a jurisprudência do

Supremo vem seguindo, quanto à culpa, a orientação seguinte: o juízo de censura em que a culpa se traduz pode basear-se em inconsideração ou falta de atenção, de perícia ou de zelo bem como na violação dos deveres gerais de diligência, e nestes casos integra matéria de facto; mas também pode basear-se na interpretação e aplicação de preceitos legais violados, ou seja, na inobservância de preceitos legais ou regulamentares, e nestes casos a culpa já integra matéria de direito (ver, por todos, acórdão Supremo Tribunal de Justiça de 6/10/87, B.M.J., 370, 505, e respectiva anotação).

Sendo assim, e uma vez que a 2 instância considerou exclusivo culpado do acidente o condutor do veículo pesado e tanto a 2 como a 1 instância concluíram pela ausência de culpa do condutor do comboio, até porque a ré apenas foi demandada com base no risco, parece que, agora, teremos de aceitar estas conclusões quanto à culpa, dado ser matéria de facto, e, em consequência, julgo a acção improcedente, por estar excluída a responsabilidade da ré, nos termos do artigo 505 do Código Civil, pois que vem provado ter havido culpa do lesado e não ter havido culpa do condutor ou do detentor do comboio (Antunes Varela, Das Obrigações em Geral, 7 ed., vol I, 672; Almeida Costa, Direito das Obrigações, 5 ed., 514). Só que, dir-se-á, a culpa, neste caso, é matéria de direito por estar relacionada com a inobservância de preceitos legais ou regulamentares.

Assim é, na verdade, pois que tanto a 1 como a 2 instância, no apuramento da culpa do condutor do autocarro ..., se basearam em textos legais, nomeadamente preceitos do Decreto-Lei 156/81, de 9/6, que aprovou o Regulamento de Passagens de Nível, pelo que nada impede que este Supremo Tribunal aborde o problema da existência de culpa deste condutor, por ser matéria de direito.

Porém, antes, interessa deixar claro que se considera ponto assente que o condutor do comboio não teve culpa, já porque a ré só foi demandada com base no risco e não também na culpa do condutor do comboio, já porque, atento o tipo de passagem de nível (ver supra n. 4) sinalizada embora com a Cruz Dupla de Santo André e com a tabuleta com a inscrição

"Atenção aos comboios - Pare, escute e olhe" e considerada, por outro lado, a prioridade absoluta de passagem nas passagens de nível de que gozam os comboios (artigo 3 do Decreto-Lei 156/81) forçoso é concluir pela ausência de culpa do condutor do comboio, como as instâncias já haviam concluído.

Ainda a este respeito, cabe referir que os autores negaram que o comboio circulava por conta e no interesse da ré (ver artigo 31 da petição), facto este que não foi impugnado, pelo que se deve considerar admitido por acordo, nos termos do n. 3 do artigo 659 do Código de Processo Civil, além de que, verdade seja, também se podia considerar notório, para efeitos do disposto no n. 12 do artigo 514 do mesmo Código.

Significaria isto a culpa presumida do condutor do comboio como condutor por culpa de outrem, por virtude do artigo 503 n. 3 do Código Civil, na interpretação do Assento do Supremo

Tribunal de Justiça de 14/4/83, se, como acima já se disse e demonstrou, tal presunção não tivesse sido ilidida com a prova de que o condutor do comboio não teve culpa.

Pelo que toca à questão de saber se houve culpa do condutor do autocarro, não fica mal lembrar que a culpa implica uma ideia de censura da conduta do agente por este ter violado ilicitamente os direitos ou interesses de outrem, quando podia e devia ter agido de outro modo (Antunes Varela, obra citada, 559; Almeida Costa, obra citada, 466), culpa esta apreciada pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de cada caso, como prescreve o n. 2 do artigo 487 do Código Civil.

E recordemos que o condutor do veículo pesado, ao chegar à passagem de nível já supra descrita no n. 4 e pretender atravessá-la, estando o sol a nascer e havendo nevoeiro intenso, após ter detido o veículo e ter olhado para a direita e para a esquerda sem nada ter vislumbrado, arrancou vagarosamente e foi colhido pelo comboio quando estava cerca de um metro sobre a via férrea.

Ora uma tal conduta foi deveras negligente.

Com efeito, o arrancar vagarosamente estava contra-indicado e impunha-se uma travessia da passagem de nível o mais rápido possível, como inequivocamente inculca o disposto na alínea e) do n. 2 do artigo 24 do Decreto-Lei 156/81 (este texto proíbe que as travessias demorem mais que x segundos) e como aconselhava a falta de visibilidade devida ao intenso

nevoeiro e a notoria frequência das circulações ferroviárias a altas velocidades, tanto mais que os comboios tinham prioridade absoluta, segundo o artigo 3 do mesmo Decreto-Lei.

Por outro lado, o facto de o veículo pesado ter sido colhido pelo comboio quando aquele veículo pesado, mais concretamente a frente daquele, como facilmente se depreende, apenas estava cerca de um metro sobre a via férrea bem demonstra que o condutor deste veículo agiu descuidadamente e não tomou as precauções necessárias para se certificar de que podia atravessar a passagem de nível sem perigo, como impõe o n. 1 do artigo 24 do Decreto-Lei 156/81.

Parece-nos, pois, indiscutível a culpa efectiva do condutor do veículo pesado, pelo que fica excluída a responsabilidade da ré, ao abrigo do disposto no citado artigo 505 do Código

Civil. De resto, para tanto, nem preciso era provar o facto culposos do lesado, pois bastava que o acidente lhe fosse devido, mesmo sem culpa dele (Antunes Varela, obra citada,

673; Almeida Costa, obra citada, 514) - assim se julga ter respondido às conclusões supra incluídas nos números I e II.

Todavia, os recorrentes põem o problema da constitucionalidade e da vigência do Decreto-Lei 156/81 ou pelo menos de alguns dos seus preceitos, designadamente do artigo 29.

Há alguma dificuldade em acompanhar o raciocínio dos recorrentes neste campo, mas pensamos que eles dizem o seguinte (supra conclusão IX): o Decreto-Lei 156/81 é apenas um Regulamento com eficácia meramente interna, as relações entre os Caminhos de Ferro e o Estado, pois que, se se pretende dar-lhe eficácia externa, haverá inconstitucionalidade pelo menos do artigo 29, na medida em que se viola o n. 5 do artigo 115 da Constituição da República Portuguesa, ao permitir-se a revogação ou interpretação de leis por regulamentos, e também o n. 6 do mesmo artigo 115, pois todo o Decreto-Lei é formalmente inconstitucional por aprovar um regulamento independente, não destinado a regulamentar uma lei prévia e actuando o governo no exercício da função administrativa.

Que dizer disto?

Questão idêntica a esta já surgiu quanto aos artigos 75 a 77 do Regulamento para a Exploração e Perícia dos Caminhos de

Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei 39780, de 21/8/54, os quais isentando os Caminhos de Ferro de responsabilidade em certos casos e condições, ofendiam os princípios da responsabilidade por acidentes de viação e dos princípios gerais da responsabilidade civil. Acabou por se entender, ao menos maioritariamente, que os referidos artigos haviam sido revogados, primeiro

pelo artigo 56 do Código da Estrada e, posteriormente pelo artigo 503 do Código Civil (Vaz Serra, R.L.J. 99, 332 e seguintes; Assentos do Supremo Tribunal de Justiça de 5/2/71 e 19/6/79, B.M.J. 204, 138 e 288, 378, respectivamente). Só que o Decreto-Lei 156/81 referido, que aprovou o Regulamento das Passagens de Nivel, veio estabelecer um regime idêntico, no seu artigo 29, ao limitar a obrigação de indemnizar dos Caminhos de Ferro a certos casos e condições, assim estabelecendo um regime mais favorável aos Caminhos de Ferro do que aquele que resultaria dos correspondentes textos do Código Civil referentes a responsabilidade por acidentes de viação.

Parece que houve o propósito manifesto de favorecer os Caminhos de Ferro enquanto se mantiveram as passagens de nível, sobretudo aquelas sem guarda, sem barreiras e sem sinalização luminosa ou sonora da aproximação de circulações ferroviárias, se bem que a custa de regras atenuantes dos princípios gerais da responsabilidade civil e dos princípios da responsabilidade por acidentes de viação (Vaz Serra, R.L.J. 95, 64, quanto aos textos idênticos do Decreto-Lei 39780).

Pois bem, no caso sub-judice, não se vê necessidade de tomar posição nesta delicada questão, porquanto para a correcta e justa decisão do pleito se não torna necessário o recurso ao falado artigo 29 e daí ser irrelevante a sua constitucionalidade ou vigência.

Mas já importa tomar posição em relação ao Decreto-Lei 156/81, dado que nos temos apoiado nos seus artigos 3 e 24.

Ora não se vê que diploma algum possa ter revogado o Decreto-Lei 156/81. E também nos parece que ele não viola o artigo 115 n. 5 ou n. 6 da Constituição.

Em primeiro lugar, tal diploma é anterior à entrada em vigor da Lei Constitucional 1/82, de 30/9, que introduziu os ns. 5 e 6, além de outros, do artigo 115, pelo que é indubitavelmente constitucional e continua a ser, já que a inconstitucionalidade eventual dos termos dos referidos ns.

5 e 6 do artigo 115 se aplicará às futuras produções legislativas do governo (Acórdão do Tribunal Constitucional, B.M.J. 363, 174; 369, 290).

Mas há mais, a saber:

- não é exacto que o governo tenha actuado no exercício da sua competência administrativa, para uso interno, pois que, como do preâmbulo consta, actuou "nos termos da alínea a) do n. 1 do artigo 201 da Constituição, ou seja no exercício da sua competência legislativa;
- o Decreto-Lei 156/81 não é um simples regulamento independente, é um

verdadeiro decreto-lei (o Decreto-Lei

156/81) aprovado em Conselho de Ministros e os decretos-leis têm igual valor ao das leis (artigo 115 n. 2 da Constituição).

- se a matéria em causa devia ter sido objecto de decreto regulamentar e veio a ser vasada em decreto-lei, nenhum vicio haveria, dada a maior solenidade da forma usada.

Os recorrentes afirmam também que a circulação ferroviária é uma actividade perigosa, pelo que é de aplicar o disposto no n. 2 do artigo 493 do Código Civil (supra conclusão IV e V); mas não têm razão, porquanto, segundo o Assento do Supremo

Tribunal de Justiça de 21/11/79, o disposto no artigo 493 n.

2 do Código Civil não tem aplicação em matéria de acidentes de circulação terrestre e os acidentes em passagens de nível, como é pacífico e resulta até da parte final do n. 3 do artigo 508 do Código Civil, estão sujeitos ao regime dos acidentes de viação.

Pretendem ainda os recorrentes a condenação da ré, nos termos do artigo 486 do Código Civil, por omissão das medidas indispensáveis para garantir a segurança dos utentes da estrada nas passagens de nível.

Nos termos deste artigo 486, só há responsabilidade civil por omissão quando, além de outros requisitos, exista o dever jurídico de praticar o acto omitido imposto por lei ou negócio jurídico, e quando haja nexo de causalidade, nos termos do artigo 563 do Código Civil, ou seja, quando o acto omitido tivesse, segura ou muito provavelmente, obstado a produção do dano (Almeida Costa, obra citada, 448; Antunes

Varela, obra citada, 518).

No caso sub-judice, não há qualquer negócio jurídico a impor o dever jurídico de actuação aos Caminhos de Ferro, e a lei também não o impõe, porquanto, como resulta do artigo 2 do Decreto-Lei 156/81, a aplicação de alguns textos atinentes à nova regulamentação das passagens de nível, não entrados logo em vigor, ficou nas mãos dos Caminhos de Ferro sem prazo limite, isto é, a decisão de aplicar a nova regulamentação cabe aos Caminhos de Ferro e estes toma-la-ão progressivamente, à medida que sejam criadas as condições necessárias, como se afirma no preâmbulo do diploma em causa. É, pois, certo e seguro que os Caminhos de Ferro não ficaram obrigados a, em certo prazo marcado, modernizar as passagens de nível, reclassificando-as quanto à tipologia, visibilidade, sinalização geral e equipamento, pelo que se não pode falar em dever jurídico de proceder à dita modernização antes do dia do acidente.

Por outro lado, também se nos afigura faltar o nexo de causalidade, porque se não pode concluir que o acto omitido pelos Caminhos de Ferro, ou seja, a

modernização ou melhoramento das passagens de nível, tivesse, segura ou muito provavelmente, obstado ao acidente.

De resto, uma vez que a passagem de nível estava sinalizada com a Cruz de Santo André e a falada tabuleta com a inscrição respectiva, sempre se poderá dizer que não há obrigação de reparar os danos porque o acto omitido foi substituído por tais sinais que se devem considerar idóneos para prevenir o acidente, tal como fêz o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 2/6/77 (B.M.J. 268, 208).

Ficam prejudicadas as conclusões supra referenciadas nos números VI, VII e X.

Por tudo o exposto, nega-se a revista e confirma-se o acórdão recorrido. Custas pelos recorrentes, devendo, porém, atender-se a que gozam de assistência judiciária.

Lisboa, 4 de Fevereiro de 1992

Fernando Fabião,

Cesar Marques,

Ramiro Vidigal.

Decisões impugnadas:

I- Sentença de 87-07-01 do 2 Juízo, 2 Secção do Tribunal de Vila Franca de Xira.

II- Acórdão de 91-02-14 da Relação de Lisboa.