

Tribunal da Relação de Évora
Processo nº 2329/03-2

Relator: PEREIRA BATISTA

Sessão: 04 Março 2004

Votação: UNANIMIDADE

Meio Processual: APELAÇÃO CÍVEL

Decisão: REVOGADA PARCIALMENTE A SENTENÇA

RESPONSABILIDADE CIVIL

RESPONSABILIDADE EXTRA CONTRATUAL

ÓNUS DA PROVA

DANOS NÃO PATRIMONIAIS

Sumário

I – A responsabilidade extra contratual tem por alicerce um facto (acção ou omissão) do lesante, imputável a um acto da sua vontade (dolo ou mera culpa) em termos de ilicitude e causador de dano reparável, segundo os parâmetros de nexo de causalidade, sem prejuízo de situações excepcionais de responsabilidade pelo risco, isto é, que haja lugar a responsabilidade independentemente de dolo ou mera culpa.

II – Incumbe ao lesado, salvo caso legal de presunção, o ónus de afirmação e de prova da culpa do lesante.

III – É excessivo, para efeito de “rápida remoção”, o lapso temporal de duas horas e meia, após a imobilização de um veículo, por avaria, ocupando toda a berma e parte da faixa de rodagem, para mais sendo de noite, o local sem iluminação e o proprietário não ter feito prova quanto à impossibilidade de o remover mais rapidamente.

IV – É de considerar como inadequada a velocidade de 40 Km/H, quando se transita de noite e com nevoeiro, que só permite avistar a uma distância de 10 metros.

V – Para fixação duma indemnização por danos não patrimoniais, presidem juízos de equidade onde serão de considerar o grau de culpabilidade do agente, a sua situação económica e a do lesado e as demais circunstâncias do caso concreto, constituindo tal indemnização a compensação de um dano que, em si mesmo, não desaparece, mas que deverá traduzir-se na atribuição de uma quantia em dinheiro que permita contrabalançar a dor do ofendido, quer física quer psicológica.

Texto Integral

ACORDAM NO TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE ÉVORA

“A” intentou vs. **“B”**, acção sumária, peticionando a condenação desta a pagar-lhe a quantia de Esc: 2.109.776\$00, com juros legais desde a data da citação até integral pagamento, a título de ressarcimento de danos patrimoniais e não patrimoniais, alegadamente para si resultantes em razão de acidente, ocorrido em 11.11.1998, na Estrada das ... - ..., junto à ponte da ..., e consistindo em embate entre veículo automóvel, então conduzido pelo autor, a quem pertencia, e uma ceifeira-debulhadora, parada e sem sinalizar a sua presença, e imputando a culpa na produção do acidente ao condutor e proprietário da máquina, que transferira a responsabilidade civil para a ré, ou, assim se não entendendo, havendo lugar a responsabilização pelo risco.

Contestando, a ré, em essência, impugnou a versão alegada pelo autor e concluiu pela improcedência da acção.

Saneado, condensado e instruído o processo, após audiência final, o tribunal de 1ª instância decidiu:

“ (...) julgando a acção totalmente improcedente por não provada, absolve-se a R. do pedido contra ela formulado.”.

Inconforme, o autor apresentou apelação, sustentando deve a sentença *“do tribunal a quo ser revogada e substituída por outra que condene a ora recorrida **“B”**. a pagar ao A., ora recorrente, a quantia global de 10.523,52 Euros, acrescida de juros legais desde a citação.*

Sem prescindir, caso não considere o tribunal a quem a culpa do segurado da recorrida, o que só por mera hipótese se admite, deve esta ser condenada em termos de responsabilidade pelo risco”, em vista do que produziu alegações do seguinte teor:

1. Pelo facto de ter estacionado e abandonado a ceifeira na faixa de rodagem, com o tempo escuro, com a noite a cair por completo daí a pouco, e num local sem iluminação, o condutor da mesma, segurado da R., violou claramente a al. a) do nº 2 do art. 50º do C. E. ;
2. E era nesse sentido que o tribunal *a quo* devia, salvo o devido respeito, ter interpretado e aplicado aquele preceito legal;
3. O tribunal *a quo* não aplicou, não deixando de conhecer, por certo, a alínea g) do nº 1 do art. 50º, do C.E., que estipula a proibição de estacionamento de veículos agrícolas, salvo nos parques de estacionamento especialmente destinados a esse efeito;
4. O tribunal *a quo* devia ter entendido que também esta norma foi violada pelo condutor da ceifeira;
5. Na análise que fez do comportamento do condutor da ceifeira, o tribunal *a quo* não teve em consideração todas as precauções estipuladas no nº 1 do art. 87º do C. E.;
6. Em caso de imobilização forçada, qualquer condutor deve tomar as seguintes precauções: proceder imediatamente ao regular estacionamento do veículo, ou, não sendo isso viável, retirar o veículo da faixa de rodagem ou aproximá-lo o mais possível do limite direito desta, mas, em qualquer caso, deve sempre promover a rápida remoção do veículo da via pública;
7. O tribunal *a quo* entendeu que o condutor da ceifeira respeitou na íntegra estas precauções;
8. Após a imobilização da ceifeira, o seu condutor não procedeu imediatamente ao regular estacionamento daquela, e também não a retirou da faixa de rodagem, tendo apenas aproximado a mesma do limite direito da faixa de rodagem, mas não tendo promovido pela rápida remoção da ceifeira da via pública;
9. Pelo contrário, como se lê no ponto 5 da matéria de facto provada, o condutor da ceifeira "*dirigiu-se à sua casa, onde foi buscar material para «consertar» a máquina*", não tendo contactado nem tentado contactar uma firma para proceder ao reboque da ceifeira, pelo que não teve qualquer pressa em remover a ceifeira da via pública, antes, teve a intenção de proceder à reparação da mesma, em plena via pública;
10. Mesmo deixando livres apenas 0,85 metros da hemifaixa em que se encontrava - o que não permitia a passagem de qualquer veículo, a não ser invadindo a hemifaixa da esquerda - o condutor da ceifeira não diligenciou no sentido de remover a mesma de uma forma rápida do local;
11. Seria natural que, contactada o mais rapidamente possível uma firma de reboques, a remoção da ceifeira da via pública ocorresse muito antes das três horas que passaram até ao acidente, até porque a imobilização da ceifeira

ocorreu na estrada que leva a ..., onde existem, certamente, tais firmas de reboques;

12. Com o seu comportamento, o condutor da ceifeira violou o art. 87º, nº 1, do C. E. pelo menos, quanto à precaução aí estipulada de rápida remoção do veículo da via pública;

13. Ao não entender assim, o tribunal *a quo* cometeu, salvo o devido respeito, um erro de interpretação e de aplicação daquele preceito legal;

14. O desaparecimento do triângulo ocorreu porque o condutor da ceifeira abandonou o local do acidente durante, pelo menos, três horas, descurando o perigo que tal máquina representava na via pública;

15. A ausência do triângulo é muito relevante para a produção do acidente, visto que *"havia naquele momento nevoeiro extremamente denso, que não permitia visibilidade para além de 10 metros"* (ponto 16 da matéria de facto provada), que no local onde o condutor imobilizou a ceifeira não havia iluminação e o tempo estava escuro (pontos 14 e 13 da matéria de facto provada);

16. O triângulo serve exactamente como pré - sinalização de perigo, ou seja, para alertar os outros de um perigo existente mais à frente, permitindo a cada um tomar as devidas precauções na aproximação a esse perigo, não sendo, assim, apanhado de surpresa, sem tempo de reacção, como sucedeu neste caso concreto;

17. O nº 3 do art. 88º do C.E. estipula que o triângulo deve ser colocado a uma distância nunca inferior a 30m da retaguarda do veículo a sinalizar, e de forma a ser visível a uma distância de, pelo menos, 100m, exactamente porque se pretende alertar com antecedência para uma situação de perigo, o que nunca acontecerá com a simples utilização de um rotativo existente no próprio local do perigo e, pelos vistos, funcionando muito devagar;

18. O tribunal *a quo* devia ter entendido que o condutor da ceifeira não tomou todas as precauções previstas no art. 87º do Código da Estrada, e bem assim, não podia, como fez, deixar de dar relevância à ausência do triângulo no momento do acidente;

19. A al. a) do nº 3 do art. 63º do Código da Estrada, estipula que *"os condutores devem ainda usar as luzes referidas no nº 1 (..) em caso de imobilização forçada do veículo por acidente ou avaria, sempre que o mesmo represente um perigo para os demais utentes da via"*;

20. As *"luzes de perigo"* encontram-se definidas na al. e) do art. 60º do Código da Estrada como sendo *"destinadas a assinalar que o veículo representa um perigo especial para os outros utentes e constituídas pelo funcionamento simultâneo de todos os indicadores de mudança de direcção"*;

21. Tais luzes não se confundem, de modo algum, com o rotativo colocado no

tejadilho da ceifeira, não tendo o mesmo efeito visual. Desde logo, as luzes de perigo permitem identificar, aproximadamente, as extremidades dos veículos e, no caso dos indicadores traseiros, a retaguarda do veículo, o que não acontece com o rotativo, colocado no cimo da máquina, e que não permite por si só a percepção, nem aproximada, de onde começa a retaguarda do veículo;

22. O rotativo não era suficiente para sinalizar a ceifeira imobilizada, uma vez que se trata apenas de uma luz amarela e colocada na parte cimeira da máquina, facto potenciado pelo nevoeiro intenso e ainda pelo seu funcionando deficientemente;

23. O uso de rotativo não dispensa da utilização das luzes de perigo, nem do cumprimento escrupuloso do art. 63º do Código da Estrada, nomeadamente da al. a) do nº 3;

24. O tribunal *a quo*, ao entender que o condutor da ceifeira respeitou o referido preceito legal, cometeu um erro de interpretação e aplicação do mesmo, porquanto devia ter entendido em sentido oposto, ou seja, que havia sido violado aquele preceito legal;

25. As violações ao Código da Estrada praticadas pelo condutor da ceifeira são contra-ordenações causais do acidente, pelo que o tribunal *a quo* devia ter imputado àquele a responsabilidade pelo acidente;

26. O tribunal *a quo*, analisando a condução do A., entendeu que este, "embora respeitando os limites de velocidade instantânea, não respeitou o disposto no art.º 24º n.º 1 do Código da Estrada, já que não circulou a uma velocidade que lhe permitisse imobilizar o veículo no espaço livre e visível à sua frente, e que no caso, face ao nevoeiro denso, era apenas de 10 metros";

27. Com base na tabela citada na sentença recorrida (publicada por Jerónimo de Freitas, em "*Código da Estrada Anotado*", *Quis Juris*, 3a ed., pág. 62), o tribunal *a quo* concluiu que o A., "*face à velocidade a que circulava, percorreu mais de oito desses dez metros enquanto decorreu o seu tempo de reacção; que terminou a menos de dois metros da ceifeira, o que obviamente não lhe permitiu travar ou desviar-se*";

28. A referida tabela não pode ser tida como exacta ou rigorosa, mas relativa e aproximada;

29. A conclusão do tribunal *a quo* não assenta em nenhum facto dado como provado, mas antes de uma teorização do próprio tribunal, uma vez que não ficou provado que o tempo de reacção do A. foi o constante da referida tabela;

30. A fls. 11 da sentença recorrida, diz o tribunal *a quo* que o A. agiu em atropelo ao art. 25º, nº 1, al. i), do Código da Estrada, preceito que estipula que a velocidade deve ser especialmente moderada nos locais assinalados com sinais de perigo;

31. Foi dado como provado pelo tribunal *a quo* que "*antes da ceifeira não*

havia na estrada qualquer triângulo reflector" (ponto 17 da matéria de facto provada), que "imediatamente antes do acidente, o A. circulava a velocidade não inferior a 40 Km/h" (ponto 15 da matéria de facto provada), e que "*o local do acidente é fora de localidade (...)*" (ponto 14 da matéria de facto provada);

32. Não estando o local sinalizado com qualquer sinal de perigo, nomeadamente a ausência do triângulo, e não fornecendo a matéria de facto provada qualquer sustentação para tal, não podia o tribunal *a quo* ter entendido que o A. violou o art. 25º, nº 1, al. i), do Código da Estrada;

33. O tribunal *a quo*, ao responsabilizar o A. pela ocorrência do acidente, entendeu que este tinha a obrigação de prever ou de esperar que houvessem condutores que não cumprissem o Código da Estrada e, por isso, devia ter previsto que, naquele local e com aquelas condições poderia estar estacionado em plena faixa de rodagem, um qualquer veículo, quando tal exigência não pode ser feita ao A.;

34. É entendido pela maioria da jurisprudência nacional que os condutores não são obrigados a prever as condutas negligentes, a falta de atenção ou de cuidado, dos outros condutores;

35. Não agiu o A., contrariamente ao concluído pelo tribunal *a quo*, em atropelo do disposto nos art. 24º, nº 1, e 25º, nº 1, al. i), do Código da Estrada, não tendo praticado quaisquer contra-ordenações causais do acidente e, consequentemente, não tendo qualquer responsabilidade na ocorrência do mesmo;

Por mera cautela e sem prescindir:

36. Do que foi alegado em relação ao art. 87º do Código da Estrada, pode resultar um entendimento de que as circunstâncias expostas são subsumíveis no art. 493º do Código Civil;

37. Nesse sentido, os prejuízos derivados do acidente resultam de uma negligente utilização da coisa móvel susceptível de produzir danos, por infracção do dever de vigilância e não de uma situação vulgar de acidente de viação, atribuindo-se, então, a responsabilidade exclusiva pela produção do acidente ao condutor e proprietário da ceifeira, por manifesta "*culpa in vigilandum*", centrada na manifesta falta de cuidado ao não ter procedido à remoção daquela da via pública, e ao não ter adoptado as precauções adequadas ao perigo especial que o veículo causava ao estar imobilizado na mesma;

38. É claro e evidente o desleixo do condutor e proprietário da ceifeira, que manifestou uma desconsideração visível do dever de vigiar o bom estado de conservação do veículo e do dever de proceder à sua rápida remoção da via pública, em termos tais que perturbou a circulação rodoviária normal de outros veículos durante cerca de três horas;

39. O comportamento omissivo do condutor-proprietário da ceifeira implicou uma perigosidade resultante da presença o veículo (*sic*) na via pública que, por sua vez, aumentou o risco e possibilitou, como sucedeu, a colisão do ora recorrente;

40. O proprietário da ceifeira fazia circular um veículo que está à sua guarda, não o vigiando, nem procedendo aos cuidados a que estava obrigado para com os demais utentes da via pública, aquando da avaria, não precavendo os riscos inerentes à imobilização do veículo;

41. Alguns dos cuidados inerentes à própria condução encontram-se expressamente previstos no Código da Estrada, sendo que outros resultam dos deveres gerais de prudência, como é o caso da manutenção do veículo, que pressupõe outros deveres ou cuidados de vigilância, indispensáveis a que a coisa não seja, de per si, e devido à mera falta de vigilância do seu proprietário, causadora de acidentes e danos.

Não se mostra produzida contra-alegação.

Corridos estão os legais vistos.

A matéria de facto provada, como tal constante da sentença, é a seguinte:

1. No dia 11-11-98, pelas 20 horas, na estrada das .../..., ocorreu um acidente de viação entre o veículo de matrícula ..., conduzido pelo seu proprietário, ora A., e um veículo pesado, tipo ceifeira debulhadora - *al. A. dos factos assentes*.
2. O A. circulava no sentido ...-..., na sua mão de trânsito, com as luzes acesas na posição de médios - *al. B. dos factos assentes*.
3. A referida ceifeira debulhadora encontrava-se parada, junto à ponte da ..., ocupando a berma e parte da faixa de rodagem, atento o sentido do Autor. - *al. C. dos factos assentes*.
4. Partira a correia de distribuição, impossibilitando-a de prosseguir a sua marcha, motivo pelo qual o condutor da mesma, "C", a encostou o mais possível à vedação existente dentro da berma direita da via, atento ao sentido de marcha do Autor. - *al. C. dos factos assentes*.
5. E dirigiu-se à sua casa, onde foi buscar material para "consertar" a máquina - *al. E. dos factos assentes*.
6. A paragem referida em 4 e 5 ocorreu cerca das 17h/17h30 - *resposta ao ponto 12 da base instrutória*.
7. A ceifeira ficou com o rotativo que tem colocado na parte superior do tejadilho ligado e no momento do acidente tal rotativo funcionava de forma lenta - *resposta ao ponto 13 da base instrutória*.

8. Tinha um “*triângulo de perigo*” permanentemente colocado na parte posterior -*resposta ao ponto 14 da base instrutória.*
9. O condutor da ceifeira colocou ainda na estrada um outro sinal “*triângulo de perigo*”, antes de abandonar o veículo - *resposta ao ponto 15 da base instrutória.*
10. A via, no local do acidente, e atento ao sentido de marcha do A., tem o piso com um ou outro buraco - *resposta ao ponto 17 da base instrutória.*
11. No local, a via tem 4,90 metros de largura e a berma 0,50 metros - *al. F. dos factos assentes.*
12. A ceifeira debulhadora ocupava 1,60 metros da faixa de rodagem, ficando livres 3,30 metros (0,85 metros da hemifaixa em que circulava o A. e 2,45 da hemifaixa destinada ao trânsito em sentido contrário) - *al. G. dos factos assentes.*
13. O tempo estava escuro e antes do local do acidente, no sentido de marcha do A., a via desenvolve uma recta com cerca de 200 metros, a descer - *al. H. dos factos assentes.*
14. O local do acidente é fora de localidade e não existe iluminação pública - *al. I. dos factos assentes.*
15. Imediatamente antes do acidente, o A. circulava a velocidade não inferior a 40 km/h. - *resposta aos pontos 1 e 16 da base instrutória.*
16. Havia naquele momento nevoeiro extremamente denso, que não permitia visibilidade para além de 10 metros - *resposta ao ponto 2 da base instrutória.*
17. Antes da ceifeira, não havia na estrada qualquer triângulo reflector - *resposta ao ponto 3 da base instrutória.*
18. O A. apenas se apercebeu da presença da ceifeira debulhadora a uma distância que não lhe permitiu travar ou esboçar qualquer tentativa de desvio - *al. J. dos factos assentes.*
19. Por isso não conseguiu desviar o veículo que conduzia da ceifeira debulhadora, tendo embatido violentamente nesta com a parte frontal e lateral direita do seu veículo - *al. K. dos factos assentes.*
20. Como consequência directa e necessária do embate, a parte frontal e lateral direita do veículo conduzido pelo Autor ficou destruída - *al. L. dos factos assentes.*
21. O arranjo da viatura foi orçado em, pelo menos, 1.739.776\$00 - *al. M. dos factos assentes.*
22. A viatura do Autor é um veículo de Janeiro de 1998, marca ..., com 1905 cc, de três portas, avaliado pela R., à data do acidente, em 3.200 contos, que atribui aos salvados o valor de 1.000 contos - *al. N. dos factos assentes.*
23. À data do acidente, o proprietário da ceifeira havia transferido a responsabilidade civil por acidentes ocorridos com a mesma para a Ré,

mediante a apólice nº ... - *al. O. dos factos assentes.*

24. O A. reside em ... e trabalha na agência de ...do Banco ..., pelo que todos os dias tem que se deslocar entre as duas localidades - *resposta ao ponto 6 da base instrutória.*

25. Não tem hora certa para sair do seu trabalho, pelo que necessita de ter transporte próprio sempre à sua disposição - *resposta ao ponto 7 da base instrutória.*

26. Por isso, viu-se obrigado a alugar uma viatura para substituir a sua viatura accidentada, tendo despendido entre a data do acidente e o dia 27-1-1999, a quantia de Esc: 180.000\$00 - *resposta ao ponto 8 da base instrutória.*

27. O A. sofreu um enorme susto em consequência do acidente e durante as semanas seguintes, em conversas com os amigos ou colegas, relembrava tal acidente, mostrando-se ainda perturbado pelo mesmo - *resposta aos pontos 9 e 10 da base instrutória.*

28. O A. não ficou ferido em consequência do embate, mas ficou com dores espalhadas pelo corpo - *resposta ao ponto 11 da base instrutória.*

Consabidamente, a delimitação objectiva do recurso emerge do teor das conclusões do recorrente, na medida em que constituam corolário lógico-jurídico correspectivo da fundamentação expressa na alegação, sem embargo de o tribunal *ad quem* poder – ou dever – apreciar questões cujo conhecimento lhe cumpra *ex officio* **[1]** .

De outra via, também o tribunal de recurso não está adstrito à apreciação de todos os argumentos produzidos pelas partes em alegação, mas apenas – e com liberdade no respeitante à perscrutação, exegese e aplicação das regras de direito – de todas as "*questões*" suscitadas e pertinentes, e que, por respeitarem aos elementos da causa, definidos em função dos sujeitos, da pretensão e da *causa petendi* aduzidas, se configurem como relevantes para conhecimento do respectivo objecto, exceptuadas as que resultem prejudicadas pela solução dada a outras **[2]** .

Ademais, enquanto meio impugnatório de decisões judiciais, o recurso visa tão só suscitar a reapreciação do decidido, não comportando, assim, *ius novorum*, i. é, a criação de decisão sobre matéria nova não submetida à apreciação do tribunal *a quo* **[3]** .

Situa o apelante o âmbito recursal, segundo os seus próprios termos, em dois vectores fundamentais **[4]** , quais sejam, o de *error in iudicando de iure* quanto às normas do Código da Estrada que entende violadas, e a desconformidade entre a matéria de facto provada e a decisão.

Perante esta conformação, em primeira linha, e por essencial à ponder

teor e análise valorativa das respectivas conclusões, assume evidente relevo a consideração da determinação da legislação estradal aplicável ao caso sob espécie, e que o recorrente reputa ter, ele próprio, inadequadamente identificado na petição inicial, pelo menos, quanto a certos preceitos, inadequação essa que terá passado para a sentença em reapreciação. Na verdade, face à data dos factos em causa - 11.11.1998 - o Código da Estrada vigente e aplicável não seria já o "*Código de 94*" [5], mas o emergente do estatuído pelo Dec.-Lei nº 2/98, 3.Jan., em vigor a partir de 31.3.1998.

Neste pressuposto, por conseguinte, e com referenciação aos preceitos inscritos neste último diploma, deverão entender-se as conclusões do recorrente e, bem assim, a respectiva consideração e análise.

Numa segunda ordem de considerações, e face ao teor estruturante das suas alegações e respectivas conclusões, haverá ainda que considerar que, ao fazer apelo à desconformidade entre a matéria de facto e o direito, se reconduz o recorrente, não ao plano de oposição entre os factos fundamentadores e a decisão, mas ainda ao plano do erro de julgamento em matéria de direito, pois que, afinal, o que propugna é que os factos, tal como provados, não permitiriam extrair conclusões, no plano da aplicação da normatividade jurídica, do tipo daquelas a que chegou o julgador de 1ª instância.

Posto isto:

Radica a responsabilização civil extracontratual na existência de um facto (consistindo em acção ou omissão) do lesante, imputável a acto da sua vontade (a título de dolo ou de mera culpa), em termos de ilicitude, e causador de dano reparável, segundo parâmetros de nexo de causalidade adequada entre tal facto e o dano, sem prejuízo de situações, de carácter excepcional, de responsabilização a título de risco, i. é, em que há lugar a responsabilidade independentemente de dolo ou de mera culpa [6].

Por outro lado, incumbe ao lesado, salvo caso de legal presunção, o ónus de afirmação e de prova da culpa do lesante, a apreciar segundo a normal diligência exigível ao tipo médio de ser humano suposto pela ordem jurídica ante as circunstâncias concretas de cada caso [7], sendo que, orientando-se o conteúdo da obrigação de indemnização por um princípio de restauração natural ou mediante equivalente em dinheiro, segundo a teoria da diferença e, designadamente, sempre que não redunde em excessiva onerosidade para o devedor [8], em caso de culpa do lesado - esta, a alegar e a provar por aquele que a invoca, mas a considerar, em todo o caso, *ex officio*, pelo tribunal - haverá que ponderar casuisticamente a medida do grau de culpa de ambas as partes e as consequências resultantes, no sentido de a indemnização dever ser

totalmente concedida, reduzida ou mesmo excluída, acontecendo que a culpa do lesado, se a responsabilidade se fundar em simples presunção de culpa, é excludente, em princípio, do dever de indemnizar **[9]** .

De sua vez, quem tiver a direcção efectiva e utilização interessada de um veículo responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do mesmo, ainda que não em circulação, só sendo tal responsabilidade excluída, sem prejuízo do disposto no art. 570º Cód. Civil, se o acidente for de imputar ao próprio lesado ou a terceiro ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do mesmo veículo **[10]** . E, bem assim, em caso de colisão produtora de danos, se nenhum dos condutores tiver culpa, a responsabilidade é repartida, proporcionalmente à contribuição do risco de cada qual dos veículos para os danos, a não ser que estes tenham sido causados só por um, caso em que apenas a pessoa por eles responsável deverá indemnizar; e, em caso de dúvida, presume-se igual a medida de contribuição causal de cada um dos veículos, bem como de contribuição da culpa de cada um dos condutores **[11]** .

Face aos termos da acção, tal como emergentes do alegado na petição inicial e na contestação **[12]** , verifica-se que o autor fundou a sua pretensão, em via principal, a título de culpa do proprietário-condutor com seguro na ré, e, em via subsidiária, em sede de risco, enquanto a ré deduziu a sua defesa em termos de imputar, por inteiro, ao autor, a culpa na produção do acidente. Tudo se reconduz, conseqüentemente, em função do que veio, a final, a ser adquirido no processo quanto à matéria de facto, a aferir de materialidade subjacente para formular juízo de culpa ante os comportamentos em presença dos dois proprietários-condutores, ou, na sua ausência, e a título subsidiário, considerar os aspectos respeitantes a responsabilidade objectiva.

Assim:

O condutor “C”, em 11.11.1998, após se ter partido a correia de distribuição da ceifeira debulhadora, impossibilitando-a de continuar a circular, por volta das 17h.-17h.30, encostou-a o mais possível à direita, num lugar fora de localidade e sem iluminação pública, ficando a ocupar o meio metro de largura da berma e 1,60 m. da faixa de rodagem, larga de 4,90 m, com o rotativo luminoso do tejadilho a funcionar, um triângulo de perigo colocado (de forma permanente) na traseira da máquina, e tendo o mesmo condutor colocado um outro triângulo de perigo na estrada, antes de abandonar o local para ir buscar material para reparação.

Quando, pelas 20h., conduzia o seu veículo, no mesmo sentido em que a máquina se encontrava, a velocidade não inferior a 40 km. horários, por uma recta de cerca de 200 metros, em sentido descendente, com um ou outro

buraco no leito da estrada, e havendo nevoeiro de tal densidade que não permitia visibilidade para além de 10 metros, o autor - sem que, entretanto, se lhe deparasse o triângulo antes colocado na estrada, que deixara de se tornar visível por motivos desconhecidos - apenas se apercebeu da ceifeira a uma distância que não lhe permitiu travar ou esboçar qualquer tentativa de manobra de desvio, vindo, então, a embater na máquina, de forma violenta, com a parte frontal e lateral direita do seu veículo.

Ora, em caso de imobilização forçada de veículo na via pública, por avaria, o condutor deve proceder, de imediato, ao seu regular estacionamento, entendendo-se, como tal, e fora das localidades, o estacionamento fora das faixas de rodagem ou, sendo tal impossível - como nas concretas circunstâncias em análise - o mais próximo possível do limite direito, paralelamente (aspecto este, aliás, não focado, sequer, nos autos) e no sentido de marcha **[13]**, ou, não sendo tal estacionamento regular possível, o veículo deve ser retirado da faixa de rodagem ou aproximado o mais possível do lado direito, providenciando-se pela sua rápida remoção **[14]**, sem prejuízo de, enquanto não for devidamente estacionado ou removido, o condutor deva adoptar as medidas necessárias ao assinalar a presença do veículo para que os outros condutores dela se apercebam, usando para tanto os dispositivos de sinalização competentes **[15]** - nomeadamente os luminosos e de iluminação **[16]**, incluindo as luzes de perigo **[17]**, e o sinal de pré-sinalização de perigo **[18]** - sendo que uma avaria de fácil reparação, indispensável ao

prosseguimento da circulação, poderá ser efectuada na via pública **[19]**.

Por outro lado, sendo regra a proibição de estacionamento de máquinas agrícolas na via pública, fora das localidades, e de noite, também tal estacionamento é proibido nas faixas de rodagem **[20]**, sem embargo de não estarem sujeitos a remoção, por não serem considerados como constituindo "*evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito*", os veículos que se encontrem, de noite, na faixa de rodagem, fora das localidades, imobilizados por avaria devidamente sinalizada **[21]**.

De sua vez, e no pressuposto de que se consideram como de "*visibilidade reduzida ou insuficiente*" as situações em que o condutor não possa avistar toda a largura da faixa de rodagem numa extensão mínima de 50 metros **[22]**, o condutor deve regular a velocidade que imprima ao veículo em função e com a devida consideração das características e estado da via e do próprio veículo, das condições meteorológicas e ambientais e quaisquer outras circunstâncias relevantes, de forma a que possa executar, em condições de segurança, as manobras que seja de prever, e, especialmente, fazer parar o

veículo no espaço livre que é visível à sua frente [23] , devendo adoptar especial moderação da velocidade nos troços de via em mau estado de conservação, molhados, enlameados ou que ofereçam precárias condições de aderência e, bem assim, nos locais assinalados com sinais de perigo [24] .

E, para a consecução do objectivo de fazer parar o veículo, segundo as comuns regras experienciadas, haverá que atender à conjugação dos factores de tempo de reacção – i. é, do lapso temporal necessário para que o condutor se aperceba de uma situação nova e reaja a ela – e da distância de travagem – q. d., do espaço percorrido por um veículo entre o ponto de accionamento do travão pelo condutor e o ponto em que o veículo pára, de modo que a distância de paragem – ou seja, a distância percorrida por um veículo que se pretende parar o mais imediatamente possível – corresponderá ao espaço percorrido entre o ponto em que o condutor tem possibilidade de tomar consciência da necessidade de parar e o ponto de efectiva paragem.

Resulta, assim, na actual economia do direito estradal, uma distinção conceptual entre as realidades "*estacionamento*" e "*imobilização*", representando a situação da ceifeira, na circunstância, uma situação deste último tipo, pelo que é a essa luz que deverá ser analisada e valorada, que não à luz da disciplina do estacionamento *stricto sensu*.

Como tal, e em função dos factos provados, muito embora se deva considerar que, do ponto de vista da manobra e colocação do veículo, em si mesmo considerado, em relação à faixa de rodagem, o seu condutor adoptou comportamento adequado, já tal não se verifica relativamente à respectiva sinalização luminosa, pois não accionou as luzes de perigo, muito embora tenha deixado a funcionar o rotativo (de resto, a funcionar "*de forma lenta*", na altura do acidente) e tenha colocado um triângulo de pré-sinalização de perigo (este, aliás, apuradamente apenas colocado "*na estrada*" e sem qualquer referência aos condicionalismos legais específicos de colocação, e cuja falta de visibilidade, aquando da eclosão do acidente, por motivos não exactamente dilucidados, não poderá ser imputável ao mesmo condutor).

Também, no plano meramente objectivo – e não há outros dados – um lapso temporal de, pelo menos, duas horas e meia, entre o momento de imobilização do veículo e a ocorrência da colisão, se configura, por excessivo, como não correspondendo, em termos de razoabilidade e de diligência normalmente exigível, ao dever de promover a "*rápida remoção*" do veículo da via pública, tanto mais que – e é facto notório [25] – a imobilização aconteceu na iminência do cair da noite, num mês como o de Novembro, sendo já de noite – ou, nos termos do provado, "*o tempo estava escuro*" – quando se deu o embate; e a verdade é que, tudo apontando para que a reparação pudesse ser

feita *in loco* – obviamente, sob adequados e especiais cuidados – também não se provou (nem, em rigor, se alegara) que, nesse *interim*, se tenha iniciado qualquer acto de reparação ou que a não remoção tenha acontecido em virtude de factos independentes e estranhos à voluntariedade do condutor “C”...

De outra sorte, ante uma estrada "*com um ou outro buraco*" e em condições especialmente adversas, de visibilidade máxima de 10 metros – o que equivale a um quinto do limiar mínimo para que se considere haver visibilidade reduzida ou insuficiente – em razão de "*nevoeiro extremamente denso*", o condutor “A” circulava, pelo menos, a 40 km. horários.

Tendo em conta o tempo de reacção – que, segundo o constante da decisão recorrida, aliás, em corresponsabilidade essencial com outras tabelas do género [26] – andaria por cerca de 8,3 metros, sempre uma tal velocidade, do ponto de vista da diligência exigível a um condutor normalmente prudente, avisado e experiente, nas circunstâncias concretas de circulação, se revelaria inadequada, no sentido de conseguir parar o veículo no espaço sobre o qual dispunha de visibilidade, e que, como se sabe, era de 10 metros.

Por isso mesmo, ambos os condutores – que não apenas o condutor da ceifeira, como propugna o ora apelante – violaram, no plano objectivo dos seus comportamentos, normas específicas de direito viário, o que reconduz à ideia de conculpabilidade na colocação dos factores causal e adequadamente geradores do acidente.

E, face às circunstâncias concretas do caso, em que, apesar de tudo, alguma sinalização – ainda que inadequada, mas efectiva, quanto ao rotativo, e sempre sendo de contar com um triângulo de perigo implantado na máquina – existia, e em que a velocidade do veículo do autor se revela especialmente inadequada perante a limitadíssima visibilidade de que dispunha – tanto assim que "*apenas se apercebeu da presença da ceifeira debulhadora a uma distância que não lhe permitiu travar ou esboçar qualquer tentativa de desvio*", "*tendo embatido violentamente*" na máquina – entende-se que a medida de contribuição causal do autor foi qualitativamente superior à do condutor da ceifeira, pelo que, quantificando, se fixam as proporções em 65% em relação ao autor e 35% em relação ao condutor com seguro na ré.

Perante isto, haverá que fixar o conteúdo da obrigação de indemnizar.

Houve danos directos no veículo, com o valor de reparação orçado em, pelo menos, 1.739.776\$ [27], e privação do uso do mesmo, a que se provou – anotar-se-á que o autor formulou o seu pedido em termos de liquidez [28] – corresponder o valor de 180.000\$, até 27.1.1999, e também o autor sofreu perturbação psíquica e dores, nos termos que vieram a ser provados e *supra*

enunciados.

Adentro dos falados princípios que regem o conteúdo e medida da obrigação de indemnizar, e atendendo aos elementos objectivos da lide, em termos do princípio dispositivo, nomeadamente à *causa petendi* e ao pedido da acção [29] , ao autor, obviamente na medida da culpa concorrente do outro condutor, deverá ser ressarcido o valor da reparação, pois, do que vem provado, não resulta a irreparabilidade do veículo, nem que a reparação de um seu bem, com o valor venal de 3.200.000\$ e com aptidão para dele continuar a retirar utilidades em termos do seu normal uso e função, redunde em desrazoável, por excessiva, onerosidade para o devedor. E, bem assim, em idêntica medida, pelo período reclamado e correspondendo exactamente aos gastos com a necessidade de substituição do veículo de que retirava, normalmente, utilidades, deverá ser restituído ao valor que despendeu. Em termos de dano não patrimonial, como integrante da obrigação de indemnização, será de ponderar que, à sua determinação, presidem juízos de equidade que, designadamente, terão em conta a ponderação do grau de culpabilidade do agente, a sua situação económica e a do lesado e as demais circunstâncias do caso concreto [30] , constituindo tal indemnização compensação de um dano que, em si mesmo, não desaparece, mas que deverá traduzir-se na atribuição de uma quantia em dinheiro que, de algum modo, e sem um conceito meramente materialista do fenómeno da vida, permita contrabalançar a dor do ofendido [31] – i. é, a dor em sentido físico e a dor em sentido psicológico, e, por conseguinte, enquanto "*experiência sensorial e emocional desagradável*" e "*experiência subjectiva resultante da actividade cerebral como resposta a traumatismos físicos e/ou psicológicos*" [32] . Neste contexto, relevam, por conseguinte, de modo fundamental, as circunstâncias peculiares do caso concreto, para aferição da gravidade do dano, em termos de prudente juízo de epiqueia e considerando as regras de experiência de vida, e de forma a considerá-lo merecedor de tutela relevante em sede normativa, nomeadamente, distinguindo-o das simples incomodidades ou contrariedades conaturais à própria vivência individual e societária da condição humana [33] .

E, revertendo aos factos provados com relevância a este título, tem-se por adequada, no condicionalismo em que foi peticionada (de modo que a sua actualização resultará pela via de juros, correspondendo aos termos do pedido), a verba de 190.000\$.

Assim sendo, do valor total dos danos indemnizáveis, que é de 2.109.776\$, caberá à seguradora, ao abrigo do contrato de seguro existente com o condutor da ceifeira, obrigação de pagamento na medida de 35%, ou seja,

738.421\$60, a que correspondem € 3 683,23.

Sobre este valor incidirão, por isso que legalmente peticionados, juros moratórios desde a citação **[34]**, às taxas legais sucessivamente em vigor até efectivo pagamento **[35]**.

Por tudo o exposto, procedem parcialmente as conclusões do apelante, sem necessidade, por prejudicada, da apreciação do pedido subsidiário em sede de risco.

Nesta conformidade, acorda-se, nesta Relação, em conceder parcial provimento à apelação, em consequência se condenando a ré a pagar ao autor a quantia de 3 683,23 €, acrescida de juros moratórios, às taxas legais sucessivamente em vigor, desde a citação até efectivo pagamento, quanto ao demais se absolvendo a ré do pedido.

Custas na proporção do decaimento.

Évora, 04.03.2004

[1] Cfr. art. 684º, nº 3, e 690º Cód. Proc. Civ.. Cfr., também, Col. Jur. STJ, I, 3, pp. 81 e pp. 84; e IV, 2, pp. 86.

[2] Cfr. art. 713º, nº 2, 660º, nº 2, e 664º Cód. Proc. Civ.; cfr., ainda, Rod. Bastos, *Notas ao CPCiv.*, III, pp. 247; e STJ, 11.1.2000, BMJ, 493, pp. 385.

[3] Cfr., v. g., Col. Jur. STJ, I, 2, pp. 62; Col. Jur., XX, 5, pp. 98.

[4] Cfr. fls. 91.

[5] Cfr. Dec.-Lei nº 114/94, 3.Maio.

[6] Cfr. art. 483º e sq. e art. 499º e sq. Cód. Civil.

[7] Cfr. art. 487º Cód. Civil.

[8] Cfr. art. 562º a 566º Cód. Civil.

[9] Cfr. art. 570º e 572º Cód. Civil.

[10] Cfr. art. 503º e 505º Cód. Civil.

[11] Cfr. art. 506º e 508º Cód. Civil.

[12] cfr. art. 264º, 467º, nº 1,

- [15] Cfr. nº 2 do mesmo art. 87º.
- [16] Cfr. art. 59º, nos 1 e 2, Código da Estrada.
- [17] Cfr. art. 60º, nº 1, al. e), e 63º, *max.*, nº 3, al. a), Código da Estrada.
- [18] Cfr. art. 88º, nº 2, al. b), e 3, Código da Estrada.
- [19] Cfr. nº 3, ainda do dito art. 87º.
- [20] Cfr. art. 50º, nº 1, al. g), e nº 2, al. a), com referência ao art. 108º, Código da Estrada.
- [21] Cfr. art. 172º, nº 2, al. l), Código da Estrada.
- [22] Cfr. art. 23º Código da Estrada.
- [23] Cfr. art. 24º, nº 1, Código da Estrada.
- [24] Cfr. art. 25º, al. h) e i), Código da Estrada.
- [25] Cfr. art. 514º, nº 1, Cód. Proc. Civil.
- [26] Cfr., v. *g.*, Maurice Barisien, *Les problèmes de circulation en France et dans le monde*, ed. Arthaud, Lyon, pp. 122.
- [27] Manter-se-á, por conveniência de expressão, a referência à moeda correspondente aos termos de estruturação da acção, sem embargo, naturalmente, do atendimento da moeda ora em curso, a final.
- [28] Cfr. fls. 5, vº.
- [29] Cfr. art. 264º Cód. Proc. Civil.
- [30] Cfr. art. 496º, nos 1 e 3, e art. 494º, Cód. Civil.
- [31] Cfr., v. *g.*, Pinto Monteiro, *Rev. Portug. do Dano Corporal*, Setembro 1992, ano I, nº 1, APADAC, pp. 20; STJ, 16.4.1991, BMJ, 406, pp. 618.
- [32] Cfr. João Lobo Antunes, *Sobre a Dor*, in *Um Modo de Ser*, Gradiva, 2000, pp.98; ainda, J. Coelho dos Santos, *Rev. Portug. do Dano Corporal*, Maio 1994, ano III, nº 4, APADAC, IML - Coimbra, pp. 77.
- [33] Cfr., v. *g.*, Almeida Costa, *Dto. Obrig.*, 5ª ed., 1991, pp. 483 e sq..
- [34] Cfr. art. 805º, nº 3, Cód. Civil.
- [35] Cfr., relativamente ao momento actual (e face á data da citação - 23.2.1999), Port. nº 1171/95, 25.Set. (taxa de 10%, até 16.4.1999), Port. nº 263/99, 12.Abr. (taxa de 7%, desde 17.4.1999 até 30.4.2003) e Port. nº 291/03, 8.Abr. (taxa de 4%, desde 1.5.2003).