

**Processo nº 90/2022**

(Autos de Recurso Civil e Laboral)

**Data do Acórdão:** 19 de Maio de 2022

**ASSUNTO:**

- Responsabilidade objectiva ou pelo risco
- Riscos próprios do veículo
- Culpa do lesado

**SUMÁRIO:**

- Quem *cria* ou *mantém* um *risco* em proveito próprio, deve suportar as consequências prejudiciais do seu emprego, já que deles colhe o principal benefício;
- A responsabilidade pelo risco resultante de acidentes causados por veículos emerge dos "riscos próprios do veículo" conceito que se impõe determinar para apurar se o facto que dá causa ao acidente resulta do risco-actividade;
- O pressuposto da responsabilidade pelo risco decorrerá sempre de uma "anormalidade/disfunção" do veículo que não sendo resultado da acção ou omissão humana causou danos a terceiros;
- Se de acordo com o comportamento normal do ser humano ao lesado era exigido um dever de cuidado que não usou o acidente será sempre imputável a essa omissão de cuidado e não aos riscos próprios do veículo.

---

Rui Pereira Ribeiro

**Processo nº 90/2022**

(Autos de Recurso Civil e Laboral)

Data: **19 de Maio de 2022**

Recorrente: **A**

Recorrida: **Companhia de Seguros da XXXX (Macau), S.A.**

\*

**ACORDAM OS JUÍZES DO TRIBUNAL DE SEGUNDA INSTÂNCIA DA RAEM:**

## **I. RELATÓRIO**

A, com os demais sinais dos autos,  
vem instaurar acção declarativa sob a forma de processo ordinário contra  
Companhia de Seguros da XXXX (Macau), S.A., também, com os demais sinais  
dos autos,

Pedindo que a Ré seja condenada a pagar-lhe a quantia de MOP1.825.893,50  
acrescida de juros de mora calculados à taxa legal desde a data da prolação da  
sentença até integral pagamento.

Proferida sentença, a acção foi julgada improcedente e a Ré absolvida do  
pedido.

Não se conformando com a decisão proferida vem a Autora interpor recurso  
da mesma, formulando as seguintes conclusões e pedido:

A. **A sentença recorrida errou na aplicação da lei, interpretando e aplicando**

**erradamente o artº 498º do CC e o artº 1º e artº 4º, nº 2, do DL nº 57/94/M.**

- B. Prevê o artº 1º do DL nº 57/94/M que “*os veículos com motor e seus reboques só podem transitar na via pública desde que seja efectuado, em seguradora autorizada, seguro de responsabilidade civil pelos danos que a sua utilização venha a causar a terceiros.*”
- C. O nº 2 do artº 4º do mesmo decreto-lei enumera os danos que se excluem da garantia do seguro, mas não exclui a responsabilidade emergente das lesões causadas pela porta a passageiros a entrar no autocarro.
- D. O autocarro como um veículo grande que se destina a servir o público, na sua utilização inclui necessariamente o transporte de passageiros, sendo isso a finalidade dos veículos de passageiro de grande dimensão, pelo que, os riscos provenientes do transporte incluem na garantia do seguro.
- E. O entendimento da sentença recorrida, sem dúvida, não está em conformidade com a prática habitual, estragando a parte fundamental do seguro obrigatório. Deste modo, a sentença recorrida errou na interpretação dos dispostos nos artº 1º e artº 4º, nº 2, do DL nº 57/94/M e no artº 498º do CC.
- F. Os riscos causados aos passageiros pelas portas de autocarro têm a ver com o equipamento mecânico de controlo central do bus, sendo isso um equipamento necessário do autocarro. Pelo que os riscos devem ser incluídos nos riscos provenientes de veículos.
- G. Pelo exposto, os referidos riscos ultrapassam os riscos de ser entalado pelas portas dos veículos ligeiros gerais na sua abertura/fechada, portanto, são riscos do próprio veículo os acidentes causados pela acção de abrir/fechar porta de autocarro, ocorridos no momento em que o veículo parou na paragem na via pública para transportar passageiros.
- H. A sentença recorrida errou na aplicação da lei, interpretando e aplicando erradamente o artº 498º do CC.
- I. **Os factos a provar nºs 4-A e 4-B não foram dados como provados, o que**

**resultou de uma má interpretação das imagens gravadas nos anexos 2 e 4 e violou as regras da experiência comum na apreciação dos factos, tratando-se de um erro notório da apreciação da prova.**

- J. De acordo com os referidos documentos, nos termos do artº 629º, nº 1, al. b) do CPC e conforme os dados constantes dos autos, pode ser proferida outra decisão que não pode ser ilidida por outra prova, nesta situação, tais factos podem ser alterados.
- K. No caso de ser julgada improcedente a parte relativa à responsabilidade pelo risco ou no caso de menos garantia à recorrente, altera a decisão ou remete os autos ao Tribunal a quo para nova apreciação dos factos.

*Pela Ré e Recorrida foram apresentadas contra-alegações de onde constam as seguintes conclusões:*

- I. Vem o Recurso a que ora se responde interposto, nomeadamente, da decisão proferida pelo Tribunal a quo na parte em que julgou improcedente a presente acção, e absolveu a Ré do pedido.
- II. Por entender a ora Recorrente que a sentença recorrida apresenta uma errada interpretação das disposições previstas pelo artigo 4.º, n.ºs 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 57/94/M e do artigo 498.º do Código Civil,
- III. O que legitima a presente resposta por parte da também Ré Companhia de Seguros da XXXX (Macau), S.A.
- IV. Com o devido respeito, a decisão recorrida neste parte não merce censura.
- V. Decidiu o Tribunal a quo que: «Os danos que a Autora alega não provêm dos riscos próprios de veículo de circulação terrestre, mas dos riscos “gerais” próprios da vida em sociedade. Com efeito, o fecho da porta de um autocarro ou o fecho da parte da entrada de um hotel geram o mesmo risco para as pessoas que pretendem entrar ou sair por tais portas.
- VI. O fecho das respectivas portas não incrementa risco próprio dos veículos de

circulação terrestre.

- VII. Não são, pois, indemnizáveis a título de responsabilidade pelo risco os danos alegados pela Autora.
- VIII. Entendemos que neste particular, andou bem o tribunal a quo ao decidir conforme decidiu.
- IX. No que respeita aos improvados factos 4-A e 4-B, também não se vislumbra qualquer censura à douta decisão.
- X. De toda a prova constantes nos autos, não consta qualquer elemento que permitisse ao douto Tribunal considerar tais factos como provados.
- XI. Bem pelo contrário, o que resulta quer do vídeo junto aos autos, quer da prova testemunhal, assim como da inspecção judicial feita ao local, é que, não existe qualquer culpa do condutor do autocarro no incidente ocorrido.
- XII. Pelo que, mais uma vez, apresentamos uma total concordância com o decidido pelo douto Tribunal a quo.

Foram colhidos os vistos.

Cumpre, assim, apreciar e decidir.

## **II. FUNDAMENTAÇÃO**

### **a) Factos**

Da decisão recorrida consta a seguinte factualidade:

- a) No dia 18 de Abril de 2018, por volta das 17H15, B conduzia o automóvel pesado com chapa de matrícula MW-\*\*-\*\*, procedente dos lados da Rua do Campo para os

lados da Avenida do Conselheiro Ferreira de Almeida.

- b) Por volta das 17h16, B parou o autocarro MW-\*\*-\*\* na paragem junto ao n.º policial 105 da Rua do Campo, para tomada e largada de passageiros.
- c) Na data dos factos, B trabalhava para a Sociedade de ..... de Macau, S.A., exercendo funções de motorista profissional, e encontrava-se a conduzir o autocarro MW-\*\*-\*\*-\*\* no momento do acidente.
- d) Na data dos factos, o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel do autocarro MW-\*\*-\*\*-\*\*, conduzido por B, era assegurado pela ré, mediante apólice n.º MTV-17-027167 E1/R1 R, devendo o valor assegurado ser de quatro milhões de patacas, nos termos previstos na lei.
- e) Por volta das 17h17, após a saída dos passageiros, um indivíduo do sexo masculino e dois do sexo feminino aproximaram-se da parte central da carroçaria esquerda do autocarro MW-\*\*-\*\*-\*\*, com a intenção de subir nesse autocarro parado na paragem (quesito 1.º).
- f) No decurso, um indivíduo do sexo masculino chegou à porta dianteira do autocarro mas não subiu, tendo virado repentinamente para se aproximar duma senhora, que o acompanhava, e nessa altura, a porta do autocarro ainda estava aberta para a tomada de passageiros (quesito 2.º).
- g) A autora, obstruída por tal indivíduo do sexo masculino, teve de contorná-lo para poder subir no autocarro MW-\*\*-\*\*-\*\* (quesito 3.º).
- h) Quando faltavam à autora quatro passos (cerca de 2 metros) para chegar à porta, indicando as imagens de vídeo colhidas no interior do autocarro 17:17:04, B carregou o botão para fechar a porta dianteira do autocarro fazendo com que a porta iniciasse o movimento de fecho. Quando a porta estava em movimento para fechar, indicando as imagens de vídeo colhidas no interior do autocarro 17:17:05, a autora colocou o seu pé direito no limiar da porta e o motorista B carregou o botão para abrir a porta, a qual ainda continuou em movimento de fecho por uma fracção de segundo até atingir a perna direita da autora quando as imagens de vídeo colhidas no interior do

autocarro indicavam 17:17:06 e iniciou nessa altura o movimento de abertura quando ainda não tinha fechado completamente. A autora, em consequência, perdeu o equilíbrio e caiu, para detrás, ao chão, tendo ficado ferida (quesito 4.º).

- i) Do acidente acima referido resultou a queda da autora, causando-lhe dores em determinada região da coluna lombar, sendo evidentes quando movimentava, assim como várias contusões (quesito 5.º).
- j) Na altura em que ocorreu o acidente fazia bom tempo, a iluminação era suficiente, o pavimento estava seco, a intensidade do tráfego era normal (quesito 6.º).
- k) Na altura, a autora ia a subir no autocarro de forma e decurso normal (quesito 7.º).
- l) A autora lesionou-se em consequência do acidente em questão, prevendo-se necessitar de 6 a 9 meses para a convalescença (quesito 8.º).
- m) Deste acidente resultou à autora doença permanente, e esta terá provavelmente sequelas de dores lombares e / ou limitações de movimentos (quesito 9.º).
- n) A autora foi transportada ao Hospital Kiang Wu para socorro e tratamentos, e foi diagnosticada, no dia 18 de Abril de 2018, sofrer de fractura compressiva na vértebra lombar L1, necessitava de internamento, só teve alta no dia 9 de Maio de 2018, passando a descansar em casa (quesito 10.º).
- o) A autora necessitou de dirigir-se periodicamente ao hospital para consultas externas e receber tratamentos de reabilitação, em virtude das lesões que lhe foram provocadas pelo acidente em causa (quesito 11.º).
- p) Até à presente data, a autora ainda não se encontra totalmente curada, apresentando sequelas de limitações de movimentos na região lombar e dores lombares (quesito 12.º).
- q) Antes do acidente, a autora não tinha dificuldade de movimentos (quesito 13.º).
- r) No dia 18 de Abril de 2018, após a ocorrência do acidente de viação, a autora foi imediatamente transportada à Urgência do Hospital Kiang Wu para tratamento, tendo despendido, nesse dia, um montante total de MOP1.714,00 (mil setecentas e catorze patacas), a título de despesas de exame e tratamento (quesito 14.º).

- s) Durante o internamento, foram pagas outras despesas médicas, incluindo as de tratamento, no valor de MOP27.358,00 (vinte e sete mil trezentas e cinquenta e oito patacas) (quesito 15.º).
- t) A autora teve alta no dia 9 de Maio de 2018, mas ainda não se encontrava totalmente curada, necessitando, por isso, de continuar nessa altura a dirigir-se periodicamente ao hospital para consultas e tratamentos, assim como submeter-se a exames (quesito 16.º).
- u) Depois de ter alta, a autora continuou a submeter-se a consultas, tratamentos e exames no Hospital Kiang Wu, relativamente à fractura sofrida no acidente de viação em questão, tendo, para o efeito, pago o montante total de MOP35.037,00 (trinta e cinco mil e trinta e sete patacas) (quesito 17.º).
- v) Antes do acidente, a autora trabalhava na Sociedade de ..... de Macau, S.A., exercendo funções de croupier, os seus rendimentos referentes ao período compreendido entre 1 de Abril de 2017 e 31 de Março de 2018 eram de MOP276.653,97, tendo auferido, em média, o salário mensal de MOP23.054,50 (quesito 18.º).
- w) Após a ocorrência do acidente, a autora deixou temporariamente de ter capacidade de trabalho (quesito 19.º).
- x) A autora teve de pedir férias não remuneradas à companhia, no período compreendido entre 19 de Abril de 2018 e 11 de Setembro de 2019 (quesito 20.º).
- y) Do acidente resultou à autora fractura na vértebra lombar, tendo a mesma sofrido dores constantes, e teve de ficar internada e deitada na cama por mais de vinte dias (quesito 21.º).
- z) Durante período não concretamente apurado a autora sentiu-se indisposta por causa das lesões, e teve dificuldade de adormecer (quesito 22.º)
- aa) Gozava de boa saúde antes do acidente (quesito 31.º).
- bb) O acidente de viação em questão provocou à autora doença permanente, e esta terá provavelmente sequelas de dores lombares e / ou limitações de movimentos (quesito

32.º).

- cc) O acidente deixou à autora incapacidade permanente de 0,15, isto é, IPP15%, que reduz à autora a capacidade de movimentos, daí resultando perda de 15% da capacidade de rendimento (quesito 33.º)

## **b) Do Direito.**

### **Da responsabilidade pelo risco**

Constitui o primeiro fundamento de recurso a discordância com a decisão recorrida quanto à qualificação da situação subjacente a estes autos como estando abrangida pela responsabilidade pelo risco.

Sobre esta matéria diz-se na decisão recorrida:

#### **«3- Da responsabilidade pelo risco.**

A obrigação de indemnizar os danos sofridos por outrem pode também ocorrer com fundamento diferente do acto ilícito, designadamente com fundamento no exercício de uma actividade susceptível de causar danos, sendo o risco próprio dessa actividade atribuído a pessoa diferente do lesado, designadamente à pessoa que exerce no seu próprio interesse a actividade incrementadora de risco<sup>1</sup>.

Apesar de a autora não ter invocado expressamente o risco da circulação automóvel como fundamento de responsabilidade, é abundante a jurisprudência e a doutrina no sentido

---

<sup>1</sup> “A responsabilidade objectiva, em tese geral, deve recair sobre quem tira proveito da fonte do risco” – Sinde Monteiro, Acidentes de Viação: Evolução do Regime da Responsabilidade Civil em Portugal e em Macau, Formação Jurídica e Judiciária, Colectânea, Tomo VI, p. 298. Por sua vez, o art. 496º, nº 1 do CC atribui a responsabilidade pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo de circulação terrestre àquele que, tendo a direcção efectiva, o utilizar no seu próprio interesse e o art. 500º, nº 2 do mesmo código dispõe que no caso de serem vários os responsáveis pelo risco próprio do veículo causador dos danos a obrigação solidária de indemnizar reparte-se na medida do interesse de cada um dos responsáveis solidários.

de não ocorrer o vício processual de excesso de pronúncia quando o tribunal conhece da responsabilidade pelo risco apesar de as partes fundarem as suas pretensões com base na responsabilidade por acto ilícito que não logrou provar-se<sup>2</sup>. Também assim se entende, por se considerar que a pretensão de indemnização é a mesma quanto aos danos e quanto aos factos geradores desses danos e da obrigação de indemnizar, isto é, quanto ao núcleo da causa de pedir considerada como o conjunto de factos geradores do direito em controvérsia, pelo que o tribunal não fundará a decisão em factos que não pode conhecer nem apreciará questão não colocada pelas partes (arts. 5º, 417º, nº 4, 563º e 564º do CPC). Desta forma, sempre que não se prove a culpa e nos factos alegados e provados se encontre consubstanciado o risco fundador da obrigação de indemnizar, o tribunal poderá conhecer desta outra fonte da obrigação de indemnizar sem exceder os factos de que pode conhecer e sem que aprecie pretensão que não lhe foi formulada, ainda que presuntivamente. Assim, não se tendo provado a culpa, passa-se a aferir da responsabilidade pelo risco.

Tal responsabilidade fundada sem a presença de acto ilícito só existe nos casos especificados na lei (art. 477º, nº 2 do CC). Um dos casos especificados é o que consta nos arts. 496º a 501º do CC reportando-se aos danos provenientes dos riscos próprios dos veículos de circulação terrestre. Estes danos com esta proveniência são indemnizáveis com fundamento naquele risco se não forem atribuídos a acto ilícito e culposo de alguém nem a força maior estranha ao funcionamento do veículo (art. 498º do CC).

No caso dos presentes autos, a situação fáctica reconduz-se a um acidente causado pelo movimento de fecho da porta de um autocarro que atingiu um passageiro que pretendia aceder ao mesmo autocarro, sem que se tenha provado que o acidente foi devido a qualquer comportamento ilícito e culposo de quem quer que seja ou a causa de força maior.

---

<sup>2</sup> A título comparado: Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa nº 8162/2008, de 05/03/2009, acessível em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt) e Antunes Varela, Das Obrigações em Geral, Vol. I, 10ª edição, p. 695 e 696.

Como se disse, só há responsabilidade independente de culpa nos casos especificados na lei e um deles é o caso de os danos decorrerem dos riscos próprios dos veículos de circulação terrestre.

Os riscos próprios dos referidos veículos são os que se prendem com as suas especificidades e modo de funcionamento enquanto complexas máquinas humanamente dirigidas e destinadas à circulação e ao transporte terrestre. São riscos oriundos da deslocação humanamente orientada do veículo no espaço com o inicial arranque, com aumento e redução de velocidade e com paragem suave ou brusca e oriundos da utilização e funcionamento dos diversos sistemas do veículo, nomeadamente o sistema motriz e de travagem.

Os danos que a autora alegou não provêm dos riscos próprios de veículo de circulação terrestre, mas dos riscos “gerais” próprios da vida em sociedade. Com efeito o fecho da porta de um autocarro ou o fecho da porta de entrada de um hotel geram o mesmo risco para as pessoas que pretendem entrar e sair por tais portas<sup>3</sup>. O fecho das respectivas portas não incrementa risco próprio dos veículos de circulação terrestre.

Não são, pois, indemnizáveis a título de responsabilidade pelo risco os danos alegados pela autora.».

Sustentando posição oposta, entende a Autora e agora Recorrente que o abrir e fechar das portas do autocarro cabe também nos riscos próprios do veículo.

**Vejam os entãõ.**

---

<sup>3</sup> Também assim, Pires de Lima e Antunes Varela, Código Civil Anotado, Volume I, 4ª edição, pág. 515, anotação ao art. 503º do Código Civil Português e anteriormente também vigente em Macau.

Nos termos do nº 1 do artº 496º do C.Civ. «Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo de circulação terrestre e o utilizar no seu próprio interesse, ainda que por intermédio de comissário, responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação».

Segundo os nºs 1 e 3 do artº 497º do C.Civ. «1. A responsabilidade pelos danos causados por veículos aproveita a terceiros, bem como às pessoas transportadas. (...)».

Sobre a responsabilidade pelo risco escreve Dario Martins de Almeida em Manual de Acidentes de Viação, 3ª Ed. pág. 312 e 313: «- Configura-se neste artigo uma das zonas mais características da responsabilidade pelo risco; isto não quer, porém, dizer que toda a construção da matéria aí abrangida tenha partido rigidamente de uma dimensão conceitual do *risco*, fechada nas suas fronteiras típicas, mas de uma dimensão *jurídica* do risco, maleável para um entendimento *extensivo*.

Situada embora *fora* das fronteiras da culpa, ocupando já o terreno do caso fortuito, a responsabilidade pelo risco pressupõe todavia «*o exercício de uma actividade livre e racional*» (Prof. Eugene Gaudemet). É uma responsabilidade que repele a ideia da *inimputabilidade* pois, sendo uma responsabilidade *sem culpa* ou objectiva, não significa uma responsabilidade por impossibilidade de culpa.

A despeito de se haver distanciado da problemática da *responsabilidade moral*, com a qual a responsabilidade *subjectiva* procurou estabelecer paralelismo vigorosas razões de justiça e de humanidade estão na base da responsabilidade pelo risco ou objectiva. Posto em confronto o *sacrifício* de um lesado *sem culpa* e a actividade *perigosa* de um lesante *sem culpa*, a *justiça distributiva* em que assenta o bem comum reclama que se ponha a cargo deste último, até um certo *limite*, a reparação do prejuízo emergente daquela fonte de risco. Mas a concorrência decisiva da culpa do lesado, na marcha do risco, bastará para anular esta razão de ser do sistema. O princípio *ubi commodum, ibi incommodum* só contempla os *benefícios* e os *prejuízos* inerentes ao *uso da coisa*, como aspectos positivos e negativos *que lhe são*

*próprios*; isto já de si arrastaria, como corolário evidente, para fora das suas implicações, o caso de força maior ou o facto da vítima (*incommodum* estranho à coisa).».

Como da citação decorre para que haja responsabilidade pelo risco impõe-se que o prejuízo decorra da "fonte do risco", isto é da actividade perigosa de onde emerge a responsabilidade objectiva, o que nos leva para a definição de um outro conceito que é o que "sejam os riscos próprios do veículo", definição que está na génese da questão "sub judice" e que só através dela poderemos concluir se o abrir ou fechar da porta do autocarro é um "risco próprio daquele".

Sobre esta matéria veja-se também Dario Martins de Almeida na obra citada a pág. 318 a 321: «3. – É difícil definir com precisão o que sejam os *riscos próprios* do veículo. Estamos aqui perante aquilo que, de algum modo, é possível arrumar na categoria do *conceito normativo*, de fronteiras pouco definidas, funcionando portanto como conceito indeterminado, a preencher, na sua revelação concreta, por processos casuísticos.

No sentido corrente, o *risco* tende a confundir-se com o *perigo*. O próprio *caso fortuito*, relativo à viatura, caracteriza uma dimensão do risco. Daí que o perigo, como situação potencial no caimho do dano, se desdobre em fenómenos cujas forças funestas acaham por escapar à acção do homem.

O carácter perigoso do veículo reside mais no seu uso (o *risco-actividade*) do que no seu dinamismo próprio. Em *abstracto*, o velocípede a pedais será, pois, uma coisa muito menos perigosa do que o automóvel embora, em concreto, possa nalguns casos ser mais perigosa.

No risco, compreende-se tudo o que se relacione com a máquina enquanto engrenagem de complicado comportamento, com os seus vícios de construção, com os excessos ou desequilíbrios da carga do veículo, com o seu maior ou menor peso ou sobrelotação, com a sua maior ou menor capacidade de andamento, com o maior ou menor *desgaste* das suas peças, ou seja, com a sua conservação, com a escassês de iluminação, com as vibrações inerentes ao andamento de certos camiões gigantes, susceptíveis de abalar os edifícios ou quebrar os vidros

das janelas. É o pneu que pode rebentar, o motor que pode explodir, a manga de eixo ou a barra da direcção que podem partir, a abertura imprevista de uma porta em andamento, a falta súbita de travões ou a sua desafinação, a pedra ou gravilha ocasionalmente projectadas pela roda do veículo (há mesmo casos em que pode aqui haver culpa); e até a alta velocidade constitui um risco, ao mesmo tempo que pode representar um acto culposos. Enquanto em circulação, a própria estrada com os seus defeitos pode emprestar à viatura riscos graves.

Mas não são apenas estas situações dependentes da viatura ou a ela inerentes que preenchem o risco por ela representado; dentro do quadro de hipóteses subjacentes ao preceito, estão igualmente os riscos relacionadas com o próprio condutor, pois é do binómio *veículo-condutor* que se parte para integrar a responsabilidade pelo risco. Ter-se-á então neste terreno o caso do acidente devido a colapso físico do condutor do veículo (uma vertigem momentânea, um súbito colapso cardíaco). A perda súbita da consciência é mesmo considerada caso de força maior inerente ao funcionamento do veículo. Neste sentido se pronunciaram os acórdãos do S.T.J. de 4 de Maio de 1971 (Bol. 207, p. 134) e de 27 de Julho de 1971 (Bol. 209, p. 120).».

Subjacente à responsabilidade pelo risco está o princípio “ubi commodum ibi incommodum” que essencialmente significa que quem beneficia da circulação do veículo tem de suportar os prejuízos que possam decorrer do veículo ainda que não se encontre em circulação, uma vez que, se entende que como máquinas que são introduzem na dinâmica da vida um perigo acrescido.

Sobre a evolução da responsabilidade pelo risco veja-se Antunes Varela em *Das Obrigações em Geral Vol. I*, pág 557 a 560.

«Há largos e importantes sectores da vida em que as necessidades sociais de segurança se têm mesmo de sobrepôr às considerações de justiça, alicerçadas sobre o plano das situações individuais.

Torna-se necessário, quando assim seja, temperar o pensamento clássico da *culpa* com certos ingredientes sociais de carácter *objectivo*.

Foi no domínio dos acidentes de trabalho que primeiro se chegou a tal conclusão.

(...)

Ao lado da doutrina clássica da culpa, um outro princípio aflorou assim neste sector: o da *teoria do risco*.

Quem utiliza em seu proveito coisas perigosas, quem introduz na empresa elementos cujo aproveitamento tem os seus riscos; numa palavra, quem *cria* ou *mantém* um *risco* em proveito próprio, deve suportar as consequências prejudiciais do seu emprego, já que deles colhe o principal benefício (*ubi emolumentum, ibi ónus; ubi commodum ibi incommodum*). Quem auferir os (principais) lucros da exploração industrial, justo é que suporte os encargos dela, entre os quais se inscreve, como fenómeno normal e inevitável, o dos acidentes no trabalho.

A imposição desta responsabilidade constituirá, por outro lado, um estímulo eficaz ao aperfeiçoamento da empresa, tendente a diminuir o número e a gravidade dos riscos na prestação de trabalho, bem como a segurar os empregados contra os acidentes a que continuamente se encontram expostos.

(...)

A partir da evolução registada nestes dois sectores, muitos foram os autores que pretenderam ampliar o domínio da responsabilidade objectiva a outras actividades também consideradas perigosas, transplantando para o âmbito delas o mesmo critério de justiça *distributiva* (*ubi comoda ibi incommoda*), que serve de fundamento ao regime excepcional da responsabilidade no capítulo dos acidentes de trabalho e dos acidentes de viação.».

Na decisão recorrida entende-se que o risco de abrir e fechar de uma porta seja ela de um veículo ou de um hotel é igual.

Não levando a discussão para um campo que não é objecto destes autos no sentido de avaliar a perigosidade da porta de edifícios e a dos veículos, a solução não passa por saber se há outras situações que não cabendo dentro da

responsabilidade pelo risco são igualmente perigosas, mas antes avaliar se o abrir ou fechar da porta de um veículo cabe no conceito do que se entende "sejam os riscos próprios do veículo".

«Na esfera da responsabilidade civil por actos lícitos – *objectiva* ou pelo *risco* – a materialidade do *facto* coincide com o próprio evento resultante do *risco-actividade*. No que especialmente respeita a *acidentes de viação*, trata-se dos riscos inerentes à própria viatura que se mantém em actividade e de que se tira proveito.

Também aqui, o *facto* não é o *acidente* como fenómeno isolado; é certo acontecimento em que se transforma o perigo potencial da viatura (o rebentar do pneu, a ruptura da barra da direcção ou da manga de eixo, a própria derrapagem quando fortuita); é, de algum modo, o próprio perigo *materializado*. No pormenor, enquanto ligado às forças causais que põe em movimento, é certamente difícil dissociá-lo do acidente que acaba por engendrar.» Cit. Dario Martins de Almeida, *Manual de Acidentes de Viação*, 3ª Ed. pág. 54.

Se analisarmos todas as situações descritas na jurisprudência e doutrina elas têm subjacente um traço comum: algo de anormal – embora pudesse ser previsível acontecer – ao funcionamento correcto do veículo aconteceu.

O veículo derrapar, o rebentar de um pneu, o abrir súbito de uma porta ou do capot, a explosão, etc., são tudo eventos descritos que não imputáveis ou resultado de uma acção humana, previsíveis em momento incerto no sentido de que é possível acontecerem segundo as regras da ciência e do conhecimento, **mas que resultam sempre de uma anormalidade no funcionamento da máquina, de uma disfunção.**

Ou seja, embora subjacente à responsabilidade pelo risco nos acidentes causados por veículos esteja subjacente o reconhecimento de uma actividade

perigosa uma vez que, tratando-se de máquinas podem acontecer, mesmo quando não em circulação, actos lesivos que não são imputáveis culposamente ao ser humano, o certo é que, também se pressupõe que esse risco é residual e que é suposto que os veículos funcionem nos termos e condições em que foi autorizada a sua circulação/existência.

Logo, o pressuposto da responsabilidade pelo risco decorrerá sempre de uma "anormalidade/disfunção" do veículo que não sendo resultado da acção ou omissão humana causou danos a terceiros.

Voltando à questão das portas, o abrir ou fechar da porta de um veículo que aconteça sem qualquer relação/conexão com a actividade humana, de uma forma fortuita, inopinada, e que cause danos a terceiros pode ser integrada no conceito "dos riscos próprios do veículo".

Porém, no caso em apreço o que está provado foi que - cf. alínea h) dos factos -:

1. Quando faltavam à autora quatro passos (cerca de 2 metros) para chegar à porta,
2. B (condutor do autocarro) carregou o botão para fechar a porta dianteira do autocarro fazendo com que a porta iniciasse o movimento de fecho.
3. Quando a porta estava em movimento para fechar,
4. A autora colocou o seu pé direito no limiar da porta
5. E o motorista B carregou o botão para abrir a porta,
6. A porta ainda continuou em movimento de fecho por uma fracção de segundo até atingir a perna direita da autora
7. E imediatamente a porta inciou o movimento de abertura.
8. A autora, em consequência, perdeu o equilíbrio e caiu, para trás, ao chão, tendo ficado ferida

No que concerne à culpa do motorista, aderimos integralmente à análise e avaliação feita na decisão recorrida<sup>4</sup> e para a qual remetemos, concluindo como ali se fez pela inexistência desta.

Afastando-se a responsabilidade pela culpa para que se subsumisse a situação à responsabilidade pelo risco era necessário que a porta se tivesse movido por uma qualquer causa alheia ao normal funcionamento do veículo o que, como também resulta da factualidade apurada, não aconteceu.

O artº 498º do C.Civ. sob a epígrafe da exclusão da responsabilidade, estabelece que «Sem prejuízo do disposto no artigo 500.º, a responsabilidade fixada pelos

---

<sup>4</sup> A autora justifica a sua conclusão dizendo que o motorista, quando fechou a porta, podia ver e não viu no espelho do autocarro que a autora se dirigia para a mesma porta. O acto ilícito de fechar a porta do autocarro contra a perna da autora seria censurável ao motorista do autocarro, não porque intencionalmente quis atingir a autora, mas porque foi negligente, não tendo evitado que a autora fosse atingida por não ter actuado com a diligência e cuidado com que actuaría uma pessoa medianamente cautelosa<sup>4</sup>, a qual não fecharia a porta porque olharia para o espelho do autocarro onde veria a autora a dirigir-se para a entrada do mesmo autocarro.

Em matéria de responsabilidade civil por acto ilícito a autora não beneficia de presunção de culpa do lesante. Tem, pois, de alegar e provar os factos onde se possa ancorar o juízo de culpa (art. 480º, nº 1 do CC). Porém, a autora não conseguiu provar que o condutor do autocarro não olhou para o espelho e que neste espelho era visível a imagem da própria autora a dirigir-se para a entrada do autocarro. Com efeito, não se provaram os quesitos numerados de 4º-A e 4º-B<sup>4</sup> onde se questionava tal factualidade. E o tribunal colectivo disse a razão por que não conseguiu convencer-se que o condutor do autocarro não olhou nem conseguiu convencer-se que a imagem da autora lhe era visível, pois que, em sintonia com o que consta provado nas alíneas e) e f) da factualidade provada, considerou o tribunal haver forte probabilidade de ter sido o corpo de um indivíduo de estatura maior que a estatura da autora que impediu que a imagem da autora se reflectisse no espelho do autocarro, uma vez que tal indivíduo seguia à frente da autora em direcção à mesma porta, abeirou-se desta, inverteu o seu sentido de marcha e não entrou no autocarro, obrigando a autora a contorná-lo e, possivelmente, levando o condutor a convencer-se que já não havia outras pessoas que pretendessem entrar, altura em que pressionou o botão do comando da porta.

Ora, não se tendo provado que o motorista não olhou o espelho nem se tendo provado que a imagem da autora era visível para aquele motorista no espelho do autocarro, não se pode concluir que o motorista praticou o acto ilícito de fechar a porta quando não devia porque não actuou com o cuidado com que actuaría uma pessoa medianamente diligente e medianamente cuidadosa. Assim, a partir da factualidade provada não é possível dirigir àquele motorista o juízo de culpa ou de censura por não ter actuado de forma a impedir que a porta do autocarro tivesse embatido na autora. Não se pode concluir que o motorista não actuou com o cuidado que devia e que corresponde ao cuidado com que normalmente actua o homem médio. Não se tendo demonstrado que não acatou o seu dever de cuidado, não lhe é censurável em termos de culpa o acto que praticou.

n.os 1 e 3 do artigo 496.º só é excluída quando o acidente for imputável ao próprio lesado ou a terceiro, ou quando resulte de causa de força maior estranha ao funcionamento do veículo.».

Ora, se atentarmos ao que ficou provado e que supra se descreveu temos o seguinte movimento:

Quando a porta estava em movimento para fechar,

A autora colocou o seu pé direito no limiar da porta

O que daqui resulta é que, é precisamente quando a porta já esta em movimento que a Autora coloca o pé para subir.

É certo que não se provou que a Autora se tivesse apercebido que a porta ia fechar quando subiu para o autocarro, mas o certo é que, se a Autora sobe (ou tenta subir) quando a porta está a começar a fechar é porque também não actuou com a diligência que lhe era exigida<sup>5</sup>, pois, não é só a decisão - já temerária - de subir mesmo com a porta em movimento de fechar, que constitui omissão de cuidado, mas também, se ao subir não se prestou atenção a que a porta ia fechar.

Sobre este facto - se a Autora prestou ou não atenção a que a porta se ia fechar - nada se provou, mas a única ilação possível face às regras da experiência e à factualidade apurada é que não tomou em consideração se a porta ia fechar ou não, pois, é um facto histórico e objectivo que a porta estava a fechar e a Autora ainda assim subiu para o autocarro. Inadvertidamente, com consciência e porque o quis, isso, a razão porque o fez, não se sabe, sabe-se apenas que o fez.

---

<sup>5</sup> O que até resulta da fundamentação do tribunal na resposta ao quesito 4ºC a fls. 229v quando justifica que a Autora não se apercebeu que a porta ia a fechar porque estava ocupada a contornar o individuo do sexo masculino que estava à sua frente e a tirar algo da carteira.

Quanto ao motorista até reage com a diligencia adequada porque acciona de imediato o sistema de abertura da porta.

Ora, é por causa deste acto entrar com a porta já no movimento de fechar que esta (a porta) atinge o passageiro a ser. A agravar a situação, a Autora coloca o pé direito e como resulta das imagens de vídeo a porta que lhe bate vem da esquerda da Autora. Estando a Autora a subir para o autocarro com a perna direita no movimento de ascensão a perna que fica no chão (em movimento de levantar) é a esquerda, sendo que o que daqui resulta é que sendo a Autora atingida pela porta na perna direita, à direita desta não tem suporte algum, sendo quase impossível manter o equilíbrio uma vez que é empurrada para esse lado (o direito) quando está num movimento de subida com um pé a assentar e outro a levantar, isto é, já numa posição de fraco equilíbrio.

Um suceder de actos irreflectidos - subir para o autocarro com a porta já em movimento, desequilíbrio por oposição de forças/ausência de suporte - que levam a que a Autora perca o equilíbrio e caia, mas que, se a Autora tivesse agido com o cuidado que lhe era devido, não subindo com a porta já em movimento não teriam acontecido.

Aqui chegados impõe-se concluir que o acidente aconteceu porque a Autora não usou do cuidado que devia quando pretendeu entrar para o autocarro, pelo que, ainda que remotamente se pudesse aceitar que o fecho da porta era um risco próprio do veículo - com o que não concedemos pelas razões expostas -, se a Autora tivesse usado da diligência que lhe era exigida este resultado não tinha existido.

Destarte, concluindo-se que a queda da Autora não resultou de qualquer risco próprio do veículo, mas que foi resultado apenas de uma acção irreflectida da própria lesada de entrar para o autocarro sem tomar atenção ao movimento da porta, não pode o recurso ter provimento, quando se pretendia que a situação fosse subsumida à responsabilidade pelo risco.

Mais se invoca em sede de conclusões de recurso que os quesitos 4ºA e 4ºB da Base Instrutória haviam de ter sido dados como provados com base nas imagens gravadas e nas regras da experiência.

Ora, da visualização das imagens gravadas nada permite extrair outra conclusão que não seja a de que não enferma de erro algum a conclusão e as razões pelas quais o tribunal "a quo" alicerçou a sua convicção quando respondeu Não Provado a estes dois quesitos, pelo que, aderindo à fundamentação dada pelo tribunal "a quo" quanto às respostas dadas a estes quesitos, impõe-se negar provimento ao recurso quanto à impugnação desta matéria de facto.

### **III. DECISÃO**

Nestes termos e pelos fundamentos expostos negando-se provimento ao recurso, mantém-se a decisão recorrida nos seus precisos termos.

Custas a cargo da Recorrente.

Registe e Notifique.

RAEM, 19 de Maio de 2022

Relator

Rui Carlos dos Santos Pereira Ribeiro

Primeiro Juiz-Adjunto

Lai Kin Hong

Segundo Juiz-Adjunto

Fong Man Chong