

Universidades Lusíada

Melo, Pedro André Oliveira Sousa

Direito de regresso das seguradoras : o nexó de causalidade entre o acidente e a condução sob a influência de álcool

<http://hdl.handle.net/11067/6232>

Metadados

Data de Publicação	2021
Resumo	<p>Com a realização desta Dissertação de Mestrado pretende-se abordar a temática da necessidade de verificação e prova do nexó de causal entre a condução realizada sob o efeito de substâncias alcoólicas e o acidente causado pelo condutor, na perspetiva do direito de regresso das companhias de seguros sobre os seus segurados. Começando por uma análise ao passado do direito de regresso e do contrato de seguro e às suas origens, fazendo o necessário enquadramento histórico destas figuras no espaço e n...</p> <p>Abstract: With the realization of this Master's Thesis, I seek to address the theme of the need for verification and proof of the causal link between driving under the influence of alcoholic beverages and the accident caused by the driver himself, from the perspective of the right of appeal of insurance companies over their policyholders. Starting with an analysis of the past of the right of appeal and the insurance contract and its origins, making the necessary historical framework of these f...</p>
Palavras Chave	Direito, Responsabilidade civil, Seguros, Condução, Consumo de substâncias alcoólicas
Tipo	masterThesis
Revisão de Pares	Não
Coleções	[ULP-FD] Dissertações

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-09-21T10:22:33Z com informação proveniente do Repositório



UNIVERSIDADE LUSÍADA DO NORTE - PORTO

**DIREITO DE REGRESSO DAS SEGURADORAS.
O NEXO DE CAUSALIDADE ENTRE O ACIDENTE E A
CONDUÇÃO SOB A INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL.**

PEDRO ANDRÉ OLIVEIRA SOUSA MELO

Dissertação para obtenção do grau de Mestre

Sob orientação do Exmo. Professor Doutor Alberto Ribeiro de Almeida

Porto, 2020

“If you're walking down the right path and you're willing to keep walking, eventually you'll make progress.” – Barack Obama

Agradecimentos

Desejo, desta forma, expressar os meus agradecimentos a todos aqueles que, de uma forma ou outra, contribuíram para que a elaboração desta dissertação fosse possível.

Em primeiro lugar agradeço aos meus pais, que me proporcionaram as condições e apoios necessários para que me fosse possível centralizar o meu foco e esforço nesta dissertação.

Agradeço aos meus avós, por me terem transmitido todos os seus valores, que sem dúvida me ajudaram a ultrapassar os momentos mais complicados com os quais me deparei na elaboração desta dissertação.

Um grande agradecimento aos meus amigos, com especial destaque à Rita Teixeira, por todo o apoio, paciência e incentivo, que nunca me permitiram desistir.

E por fim, mas com o todo o relevo e importância, ao meu orientador de dissertação, Professor Doutor Alberto Ribeiro de Almeida, pela disponibilidade, pelos conselhos e pelos diversos e valiosos pareceres, que se revelaram essenciais à conclusão desta dissertação.

A todos eles, os meus mais sinceros agradecimentos.

Índice

RESUMO	VI
ABSTRACT	VIII
PALAVRAS-CHAVE.....	X
1. INTRODUÇÃO	1
2. O CONTRATO DE SEGURO, ORIGEM E CONSIDERAÇÕES HISTÓRICAS.....	2
2.1. O DIREITO MARÍTIMO E O DIREITO MERCANTIL.....	2
2.2. A FORMAÇÃO DO CONTRATO DE SEGURO E AS LEIS SOBRE SEGUROS.....	5
3. O CONTRATO DE SEGURO EM PORTUGAL, ORIGEM E DESENVOLVIMENTO INICIAL DO SEGURO	11
4. A ORIGEM DO SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL.....	13
5. O CONTRATO DE SEGURO.....	14
6. OS ELEMENTOS ESSENCIAIS DO CONTRATO DE SEGURO	16
7. AS CARACTERÍSTICAS DO CONTRATO DE SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL.....	20
7.1. CONTRATO DE NATUREZA OBRIGATÓRIA.....	20
7.2. CONTRATO DE NATUREZA BILATERAL E ALEATÓRIA	20
7.3. CONTRATO DE NATUREZA PESSOAL.....	21
7.4. CONTRATO BASEADO EM CLÁUSULAS CONTRATUAIS GERAIS.....	21
8. INTRODUÇÃO AO DIREITO DE REGRESSO.....	24
9. DIREITO DE REGRESSO OU SUB-ROGAÇÃO?.....	25
10. O NEXO DE CAUSALIDADE NO DIREITO DE REGRESSO DAS SEGURADORAS	29
11. O DIREITO DE REGRESSO DA SEGURADORA, MOTIVOS JUSTIFICATIVOS.....	43
12. O DIREITO DE REGRESSO DA SEGURADORA E O CONTRATO DE SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL AUTOMÓVEL.....	56

13. O REGIME PROCESSUAL DO DIREITO DE REGRESSO.....	57
14. O DECRETO-LEI Nº 522/85, DE 31 DE DEZEMBRO.....	59
15. O ACÓRDÃO UNIFORMIZADOR DE JURISPRUDÊNCIA Nº6 DE 2002[1].....	61
16. O DECRETO-LEI Nº 291/2007 DE 21 DE AGOSTO E A JURISPRUDÊNCIA.....	62
17. CONCLUSÃO	66
18. BIBLIOGRAFIA CITADA.....	68
19. REFERÊNCIAS JURISPRUDENCIAIS.....	71

Resumo

Com a realização desta Dissertação de Mestrado pretende-se abordar a temática da necessidade de verificação e prova do nexo de causal entre a condução realizada sob o efeito de substâncias alcoólicas e o acidente causado pelo condutor, na perspectiva do direito de regresso das companhias de seguros sobre os seus segurados.

Começando por uma análise ao passado do direito de regresso e do contrato de seguro e às suas origens, fazendo o necessário enquadramento histórico destas figuras no espaço e no tempo, tanto no âmbito do direito e da história nacionais como internacionais, mantendo a todo tempo o foco no nosso tempo, utilizando o passado como uma importantíssima ajuda para melhor compreendermos o presente e o futuro, auxiliando-nos também a tirar uma conclusão e definir uma posição mais vincada sobre a temática que se pretende analisar.

Para isso, propõe-se também a análise de jurisprudência e doutrina, com maior relevância para a primeira, de forma a verificar a evolução da legislação existente sobre a matéria, assim como a legislação anterior e até o acórdão uniformizador de jurisprudência no qual se reveem ainda hoje parte dos tribunais nacionais.

Passaremos, ainda, por breves análises acerca do direito de regresso em situações distintas à que se apresenta como o *busílis* desta dissertação de mestrado, de forma a obtermos uma percepção mais clara das distinções existentes entre as várias ocasiões onde se admite o direito de regresso da seguradora, analisando também algumas particularidades das ações de regresso nos tribunais nacionais.

Concretamente, quer-se demonstrar que a lei não exige atualmente a demonstração por parte da seguradora do nexo de causalidade entre o facto do condutor se encontrar sob o efeito do álcool e a ocorrência do próprio acidente, manifestando a má interpretação, na minha ótica, que é feita por alguns tribunais da legislação em vigor e da atualidade e pertinência tanto da legislação já revogada como do acórdão uniformizador de jurisprudência anterior à entrada em vigor da lei atual, cuja análise também terá, como não poderia deixar de ser, a nossa atenção.

Concluindo, defende-se aqui, como aliás se pretende demonstrar e transmitir, que a seguradora não tem o ónus da prova do já *supra* mencionado nexo de causalidade, bastando para a procedência da ação de regresso, no nosso entendimento, a demonstração

dos pressupostos exigidos na legislação relativa à matéria que irão à frente e pertinentemente ser explanados.

Abstract

With the realization of this Master's Thesis, I seek to address the theme of the need for verification and proof of the causal link between driving under the influence of alcoholic beverages and the accident caused by the driver himself, from the perspective of the right of appeal of insurance companies over their policyholders.

Starting with an analysis of the past of the right of appeal and the insurance contract and its origins, making the necessary historical framework of these figures in both space and time, always the scope of national and international law and history, keeping the focus on the present, using the past as a very important help to better understand both the present and the future, while helping us to draw a conclusion and define a stronger position on the theme that is intended to be analyzed.

To this end, I also seek to analyze case-law and doctrine, with greater relevance to the former, in order to verify the evolution of existing legislation on the subject, as well as the previous legislation and even the decision regarding standardization of jurisprudence, which part of the national courts still take into consideration.

We will also go through brief analyses about the right of appeal in different situations to what is presented as the most important subject of this master's thesis, in order to obtain a clearer perception of the existing distinctions between the various numbers of occasions where the right of recourse is admitted, while also analyzing some particularities of recourse actions in national courts.

Specifically, it is necessary to demonstrate that the law does not currently require the insurer to demonstrate the causal link between driving under the influence of alcohol and the occurrence of the accident itself, manifesting the misinterpretation, in my point of view, that is made by some courts of the legislation that is currently applicable and the timeliness and relevance of both the legislation already abrogated and the standardization of jurisprudence prior to the entry into force of the current law, whose analysis will also have, as it obviously should, our attention.

In conclusion, it is argued here, as is intended to demonstrate and transmit with this dissertation, that the insurer does not have the burden of proving the above-mentioned causal link, simply needing, to sustain the appeal action, to demonstrate the assumptions

required in the legislation on the matter, which will pertinently be explained in the developing of this thesis.

Palavras-Chave

- Direito de regresso
- Seguro
- Seguradora
- Tomador do Seguro
- Consumo de substâncias alcoólicas
- Nexo de Causalidade

1. Introdução

Na abordagem do tema em questão, relativamente ao direito de regresso das seguradoras e à necessidade da demonstração do nexo de causalidade entre o acidente e o consumo de substâncias de cariz alcoólico, pretende-se aqui começar por efetuar uma curta introdução ao direito de regresso, partindo daí para uma análise à origem e história das diferentes leis de seguro e ao contrato de seguro.

De seguida, aspira-se consolidar a abordagem ao contrato de seguro *per se*, expondo e analisando a sua substância e características, partindo daí para uma exposição acerca da legislação anterior referente à matéria que se entende como sendo o busílis da presente dissertação, ou seja, o direito de regresso das seguradoras no caso específico da condução sob o efeito de substâncias alcoólicas.

Para isso, far-se-á referência à letra da lei e aos problemas que a mesma suscitava, nomeadamente ao nível da sua interpretação e aplicação prática em casos concretos dentro da temática apresentada, passando depois por analisar o Acórdão Uniformizador de Jurisprudência nº6/2002[1] e as mudanças que daí advieram.

Posto o anteriormente referido, seguir-se-á uma análise da legislação atualmente em vigor, abordando a jurisprudência existente relativa à mesma e à problemática em torno da demonstração do nexo de causalidade em causa e do respetivo ónus da prova por parte das seguradoras neste caso em específico.

Em substância, pretende-se efetuar uma abordagem ao tema em análise e às questões que o mesmo suscita, focando nos aspetos já elencados e noutros que entretanto surjam no decorrer da elaboração desta dissertação, sempre tendo em conta as condicionantes que a mesma impõe, nomeadamente ao nível da sua extensão e âmbito de realização, pretendendo-se que a mesma se mantenha relevante e estimulante.

2. O contrato de seguro, origem e considerações históricas

O contrato de seguro apresenta-se como consequência de uma forte conexão entre o comércio e o próprio seguro, tendo a sua base em diversos contratos e necessidade social.

Esta conexão apresenta-se de forma ainda mais palpável e evidente quando falamos do comércio marítimo, onde as vicissitudes associadas à navegação tornam praticamente imprescindível a existência de uma figura contratual que se apresente como capaz de salvaguardar os interesses das partes.

Assim, antes de mais, importa proceder a uma análise da evolução verificada, quer no direito marítimo, quer no direito mercantil, esteios e pilares da figura contratual agora abordada, de forma a enquadrarmos historicamente a figura do contrato de seguro e do próprio direito de regresso da seguradora.

2.1. O Direito Marítimo e o Direito Mercantil

Não se apresenta como viável, no que concerne ao direito mercantil, efetuar uma análise detalhada ao desenvolvimento do mesmo, já que as primitivas manifestações legislativas a si relativas se encontram dispersas e emaranhadas com diversas outras, nomeadamente concernentes a direitos sociais e à própria navegação.

Assim, cabe-me aqui versar, referenciar e destacar os momentos mais significativos da sua evolução, nomeadamente o Código de Justiniano, a Lei das XII Tábuas, o Código de Manu e o Código de Hammurabi.

Deste modo, e porque versaremos sobre manifestações legislativas com centenas, e alguns casos milhares, de anos, “A *prudentia* recomenda que acolhamos a sábia *ars ignorandi* quando falte o suporte sólido das fontes.”¹, sendo que tentaremos ainda assim fazer o enquadramento mais aproximado possível em relação às suas origens, mesmo

¹ SANTOS JUSTO, António. 2007. *Nos 20 anos do Código das Sociedades Comerciais: Separata do Volume II*. [S.l.]. Coimbra Editora, pp. 14.

sabendo que, “(...) como em tantas otras cuestiones de orígenes, debemos practicar la *ars ignorandi*”²

Entre 1792 e 1750 a.C. surge uma aglomeração de usos e costumes da antiga Mesopotâmia, que nos dias de hoje se consubstancia em grande parte do Iraque e Kuwait, assim como de partes orientais da Síria e algumas regiões situadas nas fronteiras entre a Tunísia e a Síria e o Irão e Iraque, com a jurisprudência resultante de sentenças proferidas em situações de litígio existentes.

A este aglomerado de leis dá-se o nome de Código de Hammurabi, onde “aparecem, por exemplo, as primeiras disposições relacionadas com formas de solidariedade e com transferências de risco.”³, existentes ainda nos dias de hoje, com as devidas adaptações, nos típicos contratos de seguro.

No que ao Código de Manu diz respeito, o enquadramento temporal da sua elaboração é de mais árdua precisão, estimando-se, no entanto, que este código de origem Hindu se situe sensivelmente entre 800 e 1300 a.C. Repartindo-se em 12 livros, este código aborda temáticas como os mercadores, os juros e a usura, sendo que “Trata ainda, embora só muito superficialmente, de matérias relacionadas com o mar e com as viagens marítimas e fluviais.”⁴

Um pouco mais à frente, no que ao espaço temporal diz respeito, em cerca de 450 a.C., e depois de um intensivo estudo das Leis Gregas de Sólon, surge em Roma a chamada Lei das XII Tábuas que, apesar da ausência de influência que apresenta nos contratos relativos ao comércio marítimo e na regulamentação jurídica dos transportes, merece aqui ser mencionada pela larga e evidente influência que o direito romano teve no âmbito do Direito a nível global.

Por fim, já num espaço temporal muito mais aproximado àquele em que hoje nos encontramos, aproximadamente em 529 d.C., surge em Constantinopla, onde presentemente se encontra a cidade de Istambul, o intitulado *Novus Justinianus Codex*, vulgarmente conhecido como o Código de Justiniano, cujo próprio nome serve de

² D’ORS, Álvaro. 1950. *Anuario de Historia del Derecho Español*. Ed. 20ª. Madrid.

³ CARVALHO, Ruy de. 2007. *Acerca das antigas leis de Seguros*. Lisboa, pp. 18 e 19.

⁴ CARVALHO, Ruy de. 2007. *Acerca das antigas leis de Seguros*. Lisboa, pp. 18 e 19.

homenagem ao Imperador Flávio Pedro Sabácio Justiniano Augusto, que ordenou a compilação das diferentes leis vigentes na época, dando assim origem a este Código que, apesar de posteriormente atualizado, constituiu um notável trabalho legislativo, tendo o inegável mérito de recolher e compilar diversas disposições anteriores, nomeadamente no que ao comércio marítimo de distância diz respeito, apesar de ter sido, como nos ensina António Santos Justo, alvo de algumas críticas, já que, “(...) em vez de consagrarem um contrato de transporte marítimo tutelado por uma única *actio*, conservaram as diversas *actiones* dos tempos antigos(...)”⁵

Já no que concerne ao direito marítimo, urge visar acerca das mais relevantes ordenações náuticas da história mundial, que mais tarde viriam a influenciar imensamente as disposições relativas ao direito marítimo e, conseqüentemente, inspirar as disposições relativas ao direito dos seguros, já que, apesar destas não tratarem efetivamente sobre o seguro marítimo, as regras do seguro não poderiam nunca ignorar as da navegação, como se pode compreender, pela estreita ligação que observamos entre as mesmas.

Não poderíamos iniciar esta referência sem aludir, em primeiro lugar, às chamadas Leis de Rodes, das quais sobressai a chamada *Lex Rhodia de Jactu*, cuja disposição acerca da eventual necessidade de alijamento da carga de um navio de forma a evitar um perigo eminente e conseqüente ressarcimento do prejuízo por parte de todos os beneficiários, se revela de particular relevância no desenvolvimento do direito marítimo e, conseqüentemente, das leis acerca dos seguros, mantendo-se ainda nos dias de hoje.

Para além das Leis de Rodes, são ainda de referir as Regras de Oléron e da Liga Hanseática, as Leis de Wisby e a Tábua Amalfitana.

Começando pela Tábua Amalfitana, aqui encontramos um dos mais antigos códigos marítimos, escrito entre os séculos XI e XIV. Tendo sido compilada ao longo dos tempos, esta tábua reunia em si todas as regras marítimas que serviam de regulamentação à navegação.

Posteriormente, surgem as denominadas Regras de Oléron, vulgarmente conhecidas como *Rôles d’Oleron*, por se encontrarem escritas em folhas de pergaminho, que

⁵ SANTOS JUSTO, António. 2007. *Nos 20 anos do Código das Sociedades Comerciais: Separata do Volume II*. [S.l.]. Coimbra Editora, pp. 13.

usualmente se transportavam enroladas. A origem destas regras é atribuída a uma iniciativa de Eleanor de Aquitânia (região Francesa), que terá efetuado uma compilação de leis e sentenças proferidas pelo Tribunal de Oléron. Esta compilação acabaria por ficar na história como o primordial código marítimo, servindo como fonte largamente inspiradora das restantes ordenações náuticas e das Leis de Wisby, que completaram as Regras de Oléron.

2.2. A formação do contrato de seguro e as leis sobre seguros

De forma prévia à abordagem das leis específicas relativas aos seguros, cumpre examinar e compreender os contratos que antecederam e contribuíram para a completa formação daquilo que viria a ser atualmente o contrato de seguro.

Assim, começamos por verificar, nesse prisma, os empréstimos marítimos com condição resolutiva, onde o sucesso ou insucesso da viagem se apresentava como fator determinante, já que, como nos diz Ruy de Carvalho, “As ordenações náuticas, embora não tratando do seguro marítimo, já que o seu objetivo era regular a navegação e não o seguro, acabariam por influenciá-lo, uma vez que as regras do seguro não podiam ignorar as da navegação, dada a íntima relação entre ambos.”⁶

Aqui encontramos um dos mais próximos antecedentes do contrato de seguro, na figura do contrato de grosso.

O mais antigo contrato de grosso, em forma escrita, conhecido nos dias de hoje, é o denominado “Contrato de Grosso Ateniese”, cuja celebração remonta a cerca de 340 a.C., e cujo conteúdo se apresenta, na minha ótica, de extremo interesse, e que consistiria no seguinte:

“Ándrocles, do demo⁷ de Esfeto e Nausícrates do demo de Caristo emprestaram a Ártemon e Apolodoro, ambos de Fasélis, 3000 dracmas de prata para uma viagem de Atenas a Mende ou Cione e daí ao Bósforo ou, se assim o desejarem, para uma viagem

⁶ DE CARVALHO, Ruy. 2007. *Acerca das antigas leis de Seguros*. Lisboa, pp. 20 e 21.

⁷ Circunscrição administrativa na Grécia antiga.

pela margem esquerda do Ponto⁸ até Borístenes, e regresso a Atenas. O juro é de 225 por mil; mas se navegarem do Ponto até Híero depois do nascimento de Arcturo⁹, de 300 por mil¹⁰.”

Neste pequeno excerto podemos verificar a existência de um aumento do valor dos juros, derivado da altura do ano a que se refere o contrato, determinado no excerto por “nascimento de Arcturo”.

“O empréstimo é garantido por 3000 ânforas de vinho de Mende, que devem ser transportadas de Mendè ou Cione, no navio de vinte remos pertencente a Híblésio. Dão estas mercadorias como garantia, livre de qualquer dívida a qualquer pessoa, não farão qualquer outro empréstimo sob esta garantia e transportarão para Atenas no mesmo navio todas as mercadorias que foram recebidas em troca no Ponto, como carga de retorno. Se chegarem a bom porto em Atenas os devedores pagarão aos credores as quantias previstas no contrato, no prazo de 20 dias, a contar da chegada a Atenas, integralmente, salvo alijamento decidido em comum pelos viajantes, ou alguma quantia paga ao inimigo, mas sem dedução de qualquer outra perda.”

Aqui verificamos a tal condição da qual depende o contrato, já que se colocava a hipótese da mercadoria não chegar a bom porto.

“E entregarão aos credores a totalidade das mercadorias dadas como garantia para ficarem debaixo do seu controlo até que tenham pago o montante devido, de acordo com o contrato. Se não pagarem dentro do prazo é concedido aos credores o direito de

⁸ “Mar” em grego, neste caso uma referência ao mar morto.

⁹ Corresponde a meados de setembro, considerada uma estação perigosa para a navegação. Ver MURRAY, A. T. 1936. *Demosthenes IV, Private Orations*. Cambridge, Massachusetts. Harvard Business Press, pp. 283.

¹⁰ As taxas de juro de 22,5% ou 30% não eram elevadas em consonância com os costumes verificados na época, sendo encontrando-se dependentes do trajeto efetuado. Significando isto que, já então, seriam considerados, para além da duração do empréstimo, os níveis de risco, no que concerne ao cálculo das taxas de juro dos empréstimos. Esta forma de cálculo revela, assim, um pensamento muito à frente do seu tempo, já que antecipa a um dos fatores a ter em conta aquando do cálculo dos prémios de seguro. Ver GERNET, Louis. 1954. *Démotsthènes, Plaidoyers Civiles* – Tomo I. Paris. Société d’Édition Les Belles Lettres, pp.172.

penhorar as mercadorias ou mesmo de as vender pelo preço que conseguirem obter. E se o valor for insuficiente para pagar aos credores a soma que lhes é devida nos termos deste contrato, terão direito, separada ou conjuntamente, a receber a quantia mediante acção a pôr contra Ártemon e Apolodoro, e contra todos os seus bens terrestres e marítimos, em qualquer lugar onde se encontrem, como se tivesse havido sentença contra eles e o prazo estivesse esgotado¹¹. E se não chegarem a entrar no Ponto, mas permanecerem no Helesponto dez dias depois do nascer da estrela cão¹² e desembarcarem as mercadorias num lugar onde não haja represálias contra os atenienses, e daí completarem a viagem até Atenas, pagarão os juros estabelecidos no contrato no ano anterior. Se o navio no qual as mercadorias serão transportadas sofrer algum dano irreparável, mas a garantia for salva, a parte salva passará a ser propriedade conjunta dos credores. E no que diz respeito a todos estes pontos, nada terá maior efeito do que o contrato.

Testemunhas: Fórmion do demo do Pireu, Cefisódoto da Beócia, Heliodoro do demo de Pito”

Este apresenta-se como um contrato extremamente semelhante aos referidos contratos de grosso, cuja recorrente utilização se verificaria ao longo de séculos vindouros, sendo ainda notável o nível de especificidade e detalhe verificados neste contrato, especialmente considerando a relevância secundária atribuída pelos atenienses ao comércio, que era visto como uma ferramenta necessária mas não forçosamente reverenciada.^{13 14}

¹¹ Cláusula executória nos termos habituais.

¹² Corresponde ao período de 25 de julho a 5 de agosto, onde se admitia a possibilidade de tormenta. Ver MURRAY, A. T. 1936. *Demosthenes IV, Private Orations*. Cambridge, Massachusetts. Harvard Business Press, pp. 284.

¹³ Algo que é evidentemente discutível, tendo em conta a ausência de estudos e análises sobre esta área em particular, comparativamente a áreas muito mais facilmente relacionadas com a cultura Grega da época, nomeadamente ao nível político, estratégico e filosófico.

¹⁴ VIDAL-NACQUET, Michel Austine Pierre. Maio de 2007. *Économies et Sociétés en Grèce Ancienne*, Paris. Armand Colin.

Este contrato em particular apresenta-se assim como um dos que mais interesse despontam, afigurando-se assim como um longínquo antecessor daquele que viria a ser, cerca de dezasseis séculos mais tarde, o contrato de seguro.

Posto isto, observamos que quando surgem finalmente as primeiras leis relativas ao seguro, na realidade, “existiam já contratos de seguro que se regulavam pelos usos e costumes marítimos e pelas regras existentes sobre o comércio, quando aplicáveis”¹⁵

Assim, como nos indica Enrico Bensa¹⁶ através do seu livro¹⁷ publicado em 1884 e ainda hoje peça fundamental na história do seguro, podemos constatar que as primeiras leis relativas à matéria em questão, surgem nas cidades italianas que apresentam mais preponderância no comércio mediterrânico do século XIV, ou seja, em Florença, Veneza e Génova, locais onde encontramos todos os documentos legislativos relativos a seguros existentes entre 1369 e 1432, surgindo apenas em abril de 1432 uma primeira ordenação de Barcelona.

Assim, como nos ensina Ruy de Carvalho, “A primeira lei de seguros conhecida, datando de 22 de Outubro de 1369, foi o Decreto do Doge¹⁸ de Génova, Gabriel Adorno, intitulado *Contra allegantes quod cambia et assecuramenta facta quovisquamque, cum scriptura val sine, sint illicita vel usurária*”¹⁹ e considerado como altamente favorável aos contratos de câmbio e ao seguro, já que dispunha a inexistência da figura da usura em ambos.²⁰

Aqui, começamos a observar uma diferença entre os legisladores italianos e os catalães, visto que, os primeiros relevavam as proibições nos seguros e os limites do mesmo, os segundos davam relevância aos elementos jurídicos do contrato de seguro *per se*, criando assim as bases gerais do contrato de seguro, algo que os legisladores italianos

¹⁵ CARVALHO, Ruy de. 2007. *Acerca das antigas leis de Seguros*. Lisboa, pp. 28 e 29.

¹⁶ Jurisconsulto italiano e Professor de Direito Comercial e Marítimo.

¹⁷ *Il contratto di assicurazione nel medio evo: studi e ricerche*.

¹⁸ Palavra derivada do latim *dux, comandante*, é a denominação do chefe ou primeiro magistrado eleito, das antigas repúblicas italianas, nomeadamente Génova e Veneza.

¹⁹ CARVALHO, Ruy de. 2007. *Acerca das antigas leis de Seguros*. Lisboa, pp. 28 e 29.

²⁰ GALLIX, Lucien. 1985. *Etait une Fois' Assurance*. Paris. L'Argus, pp.82.

não lograriam já que, na altura, o contrato de seguro ainda não teria atingido o nível de desenvolvimento que atingiu no século XV.

Assim, concluímos que o objetivo das leis italianas se revestia de carácter protetor no que toca ao comércio, tendo por sua vez as leis catalãs um carácter marcadamente técnico-político.

Quanto às leis catalãs previamente referidas pode-se dizer que, com o surgimento das reconhecidas Ordenações de Barcelona, estamos perante um grande passo no que concerne às leis relativas aos seguros marítimos já que, para além de se apresentarem como a primeira codificação relativa à matéria, estas leis mantiveram a sua pertinência e uso durante cerca de 500 anos.

Claramente baseadas em disposições legislativas anteriores, as primitivas ordenações de Barcelona apresentam o seu nascimento cerca de 100 anos depois do aparecimento das primeiras apólices de seguro marítimo, beneficiando, no que ao seu aprimorar diz respeito, da experiência entretanto recolhida a partir dos casos julgados, quer do Tribunal de Barcelona, quer ainda dos Tribunais italianos.

Como já atrás foi mencionado, estas ordenações catalãs, em contraste com as leis italianas, relevaram largamente a forma jurídica da apólice, característica que as destaca das demais na importância que apresentaram no processo jurídico e na própria história do contrato de seguro, referindo ainda Manuel Maestro, o seguinte: “(...) o primeiro corpo de disposições sobre o seguro marítimo promulgado no mundo, e portanto sobre o seguro em geral, viu a luz em Barcelona em 21 de Novembro de 1435. Trata-se do Édito dos Magistrados Municipais da cidade, conhecido como Ordenações de Barcelona”²¹.

Estas ordenações apresentaram cinco versões, datadas de 1435, 1436, 1458, 1461 e 1484²², respetivamente, e são consideradas, no seu todo, como o primeiro Código de Seguros do Mundo, sendo que muito haveria a dizer sobre estas ordenações, cuja análise

²¹ MAESTRO, Manuel. 1991. *Cuna del Seguro Español*: documento da Biblioteca da Catalunha, Arquivo do Consulado do Mar. Madrid. Sede Editorial S.A., pp.53.

²² CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antoni de. 1779. *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* - Tomo II. Madrid. Imprensa de D. Antonio de Sancha, pp.383 a 388.

do seu rico conteúdo e vasta influência na legislação atual constituiria, por si só, matéria suficiente para titular uma dissertação de mestrado, algo que aqui não se tem como objetivo.

Finalmente, não poderíamos deixar de mencionar como relevante para a história das mais antigas leis de seguros, o Guidon de la Mer e a Ordenação da Marinha Francesa.

O primeiro, compilado em cerca de 1556 na cidade de Ruão, documento do qual, apesar de ainda não se encontrar comprovada a força legal e natureza, se sabe que tratava acerca da navegação, contratos marítimos e comércio naval e ainda da jurisdição da marinha e almirantado. Este documento apresenta a sua maior relevância para o tema aqui em análise, no sentido em que apresentava um guia “para os que fazem mercadorias e que se metem ao mar com os seguros de Antuérpia e Amesterdão”.

A segunda, também conhecida por “Ordenação de Colbert”²³, datada de 1681 e cuja elaboração terá sido ordenada pelo Rei Luís XIV, trata, em parte, sobre o seguro marítimo e revestiu tamanha importância que foi mais tarde aproveitada por Napoleão Bonaparte, quando a adaptou e adotou na instituição do famoso Código do Comércio de 1807, mais conhecido como Código de Comércio Francês de Napoleão.

²³ Ministro das Finanças francês, a quem são atribuídos os créditos desta Ordenação.

3. O contrato de seguro em Portugal, origem e desenvolvimento inicial do seguro

Em Portugal, o contrato de seguro tem a sua aparição inicial por volta do ano 1293, quando D. Dinis funda a denominada “Sociedade de Mercadores Portugueses” de forma a fazer face às necessidades inerentes ao comércio externo, estipulando assim uma garantia de pagamento até certa quantia na eventual ocorrência de sinistro marítimo, tendo como contrapartida o pagamento de um valor por frete marítimo.

Contudo, não se tratou a medida tomada por D. Dinis de mais do que um mero início da abordagem à matéria relativa aos seguros em Portugal, já que é no reinado de D. Fernando, no século XIV, com a criação da “Companhia das Naus”, que surge um desenvolvimento notável no contrato de seguro nacional, inerente à imensa intensificação do tráfego marítimo, passando aqui a ser obrigatório o seguro para navios com mais de 50 toneladas, sendo que, como nos diz Pedro Romano Martinez, “Para aferição do conteúdo do contrato, torna-se necessário, em primeiro lugar, atender ao objeto do seguro e aos riscos cobertos na apólice. Dependendo das circunstâncias, mormente do acordo das partes, o risco pode ser delimitado em função do objeto seguro (v.g. embarcação, edifício), da causa do sinistro (por exemplo, incêndio, abalo sísmico), do âmbito espacial da ocorrência do sinistro (por exemplo, limite de navegação ou de circulação: Portugal e demais países da Europa) e do momento da ocorrência (v.g., no período de vigência do contrato).”²⁴.

A figura do Seguro teve assim extrema relevância na história do nosso país, já que impedia a ruína de muitos navegadores e comerciantes portugueses e foi largamente relevada pela monarquia da época, como demonstra a publicação, em 1383, da primeira Lei Nacional sobre Seguros, que compila em si toda a legislação e matéria avulsa existente.

Já numa fase muito posterior, e depois de uma melhoria significativa na qualidade de vida da população, que acaba também por influenciar a importância dos

²⁴ ROMANO MARTINEZ, Pedro. 2006. *Direito dos Seguros*, Cascais, Principia, p. 93; VERA-CRUZ PINTO, Eduardo. 2005. *Os Seguros Marítimos nas Rotas Portuguesas do Ultramar: uma perspetiva histórico-jurídica (séculos XV-XVI): RFDUL*, vol. XXXIX, nº1. Coimbra. Coimbra Editora.

seguros, principalmente nas relações comerciais²⁵, e após o aparecimento dos contratos de seguro em escalas superiores²⁶, surge a primeira relevante codificação moderna relativa ao contrato de seguro em Portugal, no Código Comercial de Ferreira Borges de 1833, no qual, para além de se encontrar a definição do regime jurídico do contrato de seguro, se fixam também as condições e diretrizes de exercício e acesso das seguradoras, procedendo-se à extinção da antiga Casa de Seguros.²⁷

Por sua vez, em 1888, surge o Código Comercial de Veiga Beirão, que serve de inspiração ao decreto de 21 de outubro 1907 que institui a supervisão dos seguros em território nacional.

²⁵ BERR, Claude-J. GROUDEL, Hubert. 1993. *Droit des Assurances*. 6^a ed. [S.l.]. Editions Dalloz. 1993, pp. 1-4.

²⁶ LAMBERT-FAIVRE, Yvonne. 1998. *Droit des Assurances*. 10^a ed. Paris. Editions Dalloz, pp.3.

²⁷ Instituição que detinha as funções de Corretor de Seguros.

4. A origem do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel

Abordando agora o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel em concreto, podemos facilmente relacionar o seu surgimento e desenvolvimento à Revolução Industrial, à queda dos regimes absolutistas e, evidentemente, ao aparecimento de veículos automóveis como elemento mais comum do quotidiano da população.

Assim, como culminar e simultaneamente como impulsor de um longo processo de criação de um seguro de responsabilidade civil automóvel, surge em 1935 o primeiro projeto legislativo com objetivo de instituir o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, projeto esse que se apresenta, no entanto, de forma muito tímida, tendo em conta que, apesar da utilização de veículos automóveis já se ir verificando, ainda não se apresentaria numa escala suficiente para suscitar a preocupação e acentuar o interesse da sociedade, o que, sendo a lei, na grande maioria das vezes, uma representação da evolução da sociedade e não uma antecipação dessa mesma evolução, fez com que este projeto legislativo se fosse estagnando.

É apenas na parte final do século XX, fruto de um aumento exponencial na utilização diária e em maior número de veículos automóveis, que resulta num evidente aumento da sinistralidade e mortalidade rodoviária nos países desenvolvidos, que surge a necessidade social de tutelar os interesses das vítimas destes acidentes, que até então se encontravam praticamente desamparadas na grande maioria dos casos, pois muitas das vezes não existia capacidade por parte do agente prevaricador de indemnizar as vítimas.

Apesar de tudo isto, e muito devido a uma apatia por parte do legislador, mas também pelo regime em que nos encontrávamos até pouco antes, apenas em 28 de março de 1975 é publicado o Decreto-Lei 166/75 que aprova o regulamento relativo ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

Contudo, devido a múltiplas convulsões político-sociais, nomeadamente ao nível da dificuldade de nacionalização das seguradoras em Portugal, apenas a 1 de janeiro de 1980 foi verdadeiramente instituído o regime de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, através do Decreto-Lei 408/79, de 25 de setembro de 1979, o que fez com que o nosso país fosse o último país da Europa Ocidental a implementar este regime.

5. O Contrato de seguro

Feito o enquadramento histórico das matérias que previamente foram referidas, damos agora um passo em frente na elaboração desta dissertação, começando por nos debruçar acerca do contrato de seguro em si, a noção do mesmo, os seus elementos e as suas características, dentro claro, das limitações impostas pelo âmbito desta dissertação.

Assim, começamos, como não poderia deixar de ser, pela noção do contrato de seguro em si, sendo que desde logo verificamos que não existe aquilo que normalmente se denomina como “noção legal” no caso do contrato de seguro, o que nos leva a ter de recorrer, um pouco por uma quase “obrigatoriedade” mas também por manifesta concordância, às posições manifestadas quer por Antunes Varela, quer por José Vasques.

Assim, e começando por José Vasques, verificamos que o contrato de seguro se consubstancia no contrato em que a seguradora “(...) mediante remuneração pelo tomador do seguro, se obriga, a favor do segurado ou de terceiro, à indemnização de prejuízos ou à realização da prestação pré-definida, em função da materialização de um determinado evento futuro e incerto.”

Já para Antunes Varela, verificamos que o contrato de seguro se afigura como a relação jurídica em que “(...) uma das partes (a seguradora) se obriga a cobrir o risco que certo facto futuro e incerto (sinistro) constitui para a outra parte (segurado), mediante a prestação certa e periódica (prémio) que esta se compromete a efetuar”.

Assim, podemos desde logo observar a posição convergente destes dois reconhecidos autores, que expõem na perfeição o *busilis* de um contrato de seguro, restando-nos pouco mais que concordar com ambas.

Já no que concerne ao contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, que se consubstancia naquele que mais interesse terá no âmbito da presente dissertação, podemos defini-lo como sendo o contrato de seguro imposto por lei ao tomador do seguro, ficando a seguradora obrigada, no caso de sinistro, a substituir-se ao tomador do seguro no que ao risco e à responsabilidade civil diz respeito, suportando até ao capital mínimo obrigatório, quer os danos não patrimoniais, como os danos patrimoniais que decorram de

lesões causadas por determinado veículo de circulação terrestre, recebendo ainda a seguradora, como contrapartida, o valor referente ao prémio do seguro.²⁸

Assim, o contrato de seguro automóvel caracteriza-se como um contrato de natureza consensual, já que dependem unicamente do acordo entre as partes, “(...) ele (o segurado) deve dar o seu consentimento por escrito (...)”²⁹, bastando, como meio probatório da sua existência e conteúdo, a emissão da respetiva apólice de seguro, nomeadamente no que à definição exata das suas garantias e funcionamento concerne.

De forma a melhor compreendermos o acima descrito, temos de nos debruçar novamente sobre a opinião de Pedro Romano Martinez e de José Vasques, sendo que o primeiro refere que a consensualidade do contrato de seguro não exclui a formalidade de redução do mesmo a escrito “(...) designado apólice e, por via de regra, a apólice reflete de modo fidedigno o acordo, razão pela qual o contrato se consolida na apólice (...)”³⁰ passando, deste modo, a considerar-se como consensual o contrato em si, “(...) devendo ser formalizado num instrumento escrito (a apólice) mas não necessariamente num documento em papel” já que “ Além da apólice, qualquer documento de formalização ou de execução do contrato de seguro pode constar de instrumento com suporte duradouro, não necessariamente em papel.”³¹ Enquanto o segundo, José Vasques, entende que a formalidade da exigência de redução a escrito do contrato de seguro se mantém, sendo a mesma “(...) apenas para efeitos de prova, sabendo-se que a redução a escrito visa, em geral, proporcionar às partes oportunidades de refletir sobre o seu conteúdo, contribuir para a certeza do teor das cláusulas contratuais e, quando seja o caso, facilitar o seu conhecimento por terceiros (...)”.³²

²⁸ Ver art. 1º, 137º, 138º e 146º do Regime Jurídico do Contrato de Seguro.

²⁹ LAMBERT-FAIVRE, Yvonne. 2001. *Droit des assurances*. 11ª ed. Paris. Editions Dalloz, pp. 731, ss.

³⁰ ROMANO MARTINEZ, Pedro. Janeiro de 2009. *Lei do Contrato de Seguro Anotada: Anotação ao artigo 32*. Coimbra. Almedina.

³¹ ROMANO MARTINEZ, Pedro. Janeiro de 2009. *Lei do Contrato de Seguro Anotada: Anotação ao artigo 32*. Coimbra. Almedina.

³² VASQUES, José. Janeiro de 2009. *Lei do Contrato de Seguro Anotada: Anotação ao artigo 32*. Coimbra. Almedina, pp. 170.

6. Os elementos essenciais do contrato de seguro

Quanto aos elementos essenciais do contrato de seguro ou *essentialia negotii*, “(...) formam o núcleo fundamental do contrato. São indispensáveis. Está neles a essência do acordo.”³³, sendo que podemos dividi-los em três grupos distintos, o objeto do contrato, os sujeitos e as obrigações dos sujeitos.

No que aos sujeitos diz respeito, é bastante evidente quem são os contraentes no caso do contrato de seguro automóvel, sendo que de um lado temos o segurador, a seguradora ou empresa de seguros e do outro encontramos o tomador de seguro, que regra geral se afigura como o condutor do veículo segurado.

Como segurador, seguradora ou empresa de seguros, encontramos as entidades autorizadas por lei a exercer a atividade de seguros, sendo que, segundo o art.7º e seguintes do Decreto-Lei nº94-B/98, de 17 de abril, são seguradoras ou empresas de seguro as instituições financeiras cujo objeto do exercício se consuma nas atividades de seguro, dando-se ainda a liberdade para que as mesmas possam exercer atividades conexas.

Assim, a seguradora define-se como sendo a instituição financeira, ou seja, o agente económico que opera no sistema financeiro estruturado por lei e com o objetivo de garantir a formação e salvaguarda das poupanças, assim como a observação da aplicação dos meios financeiros necessários ao desenvolvimento socioeconómico, legalmente autorizada³⁴ para a prossecução do exercício da atividade seguradora, prometendo a cobertura do seguro nos termos contratualmente estabelecidos ao tomador do seguro.

No que concerne ao tomador do seguro, entende-se como sendo a entidade responsável pelo pagamento do prémio referente ao contrato de seguro celebrado com a seguradora, como é referido aliás no artigo 1º, alínea b), do Decreto-Lei nº 176/95 de 26 de julho, podendo ainda ser “uma pessoa singular como coletiva e, sendo uma pessoa coletiva, pode revestir natureza privada ou pública.

³³ GALVÃO TELLES, Inocêncio. 2002. *Manual dos contratos em geral*. 4ª ed. Coimbra, Coimbra Editora, pp. 254 e ss.

³⁴ Esta autorização é dada pelo ISP – Instituto de Seguros de Portugal, nas condições contratuais que o mesmo estabelece.

Neste contexto, é frequente admitir-se que o tomador de seguro, em razão da sua impreparação, deverá ser especialmente tutelado na relação jurídica que estabelece com a seguradora (...)”³⁵, assim, muito sucintamente, o tomador do seguro é a pessoa singular ou coletiva cujo risco é transferido para a seguradora³⁶, mediante o pagamento do já supramencionado prémio, através da celebração do contrato que, no caso do seguro de responsabilidade civil automóvel, tem carácter obrigatório.

A obrigação de segurar referida impende assim sobre o individuo que possa ser civilmente responsável por reparar o dano material ou corporal causado a um terceiro por um veículo terrestre a motor³⁷, cuja condução esteja dependente de um título específico, a carta de condução, conforme indica o artigo 4º, nº1 do Decreto-Lei nº291/2007 de 21 de agosto, sendo que este individuo e respetiva obrigação de segurar, normalmente são referentes ao proprietário do veículo, excetuando os casos de venda com reserva da propriedade, locação financeira e direito de usufruto, casos em que a proteção através do seguro recairá na esfera obrigacional daquele que adquire (no caso da venda com reserva da propriedade), do locatário (no caso da locação financeira) e do usufrutuário (no caso do direito de usufruto) conforme previsto pelo artigo 6º, nº1 do Decreto-Lei nº291/2007 de 21 de agosto.

De referir é ainda que, como nos ensina Pedro Romano Martinez, o termo inicial para “tomador do seguro” seria “segurado”, sendo que considera a primeira como “uma expressão não muito feliz que designa o sujeito que transfere o risco para a seguradora mediante a obrigação de pagamento de um prémio”³⁸, porém entendeu-se que tal expressão poderia suscitar algum tipo de confusão entre quem efetua o seguro e aquele que dele beneficia, optando-se assim pelo termo primeiramente citado.

Ainda assim, o termo “segurado” permanece atual no sentido de tratar daquele cujo interesse é celebrado o contrato de seguro automóvel, ainda que, apesar da coincidência

³⁵ ROMANO MARTINEZ, Pedro. 2006. *Direito dos seguros*. Cascais. Principia, pp. 53.

³⁶ FONTAINE, Marcel. 2006. *Droit des assurances*. 3ª ed. [S.l.]. Larcier.

³⁷ HEITOR CONSCIÊNCIA, Eurico. 2002. *Sobre acidentes de viação e seguro automóvel: revista atualizada e ampliada*. 2ª Ed. [S.l.]. Almedina, pp. 185 e 186.

³⁸ ROMANO MARTINEZ, Pedro. 2006. *Direito dos seguros*. Cascais. Principia, pp. 53.

com a situação do tomador do seguro, não se poder considerar como um dos contraentes, na verdadeira aceção da palavra, afigurando-se apenas como mais um elemento na relação contratual do seguro automóvel.

Antes de procedermos à abordagem do objeto contratual do contrato de seguro enquanto elemento essencial do mesmo, não podemos deixar de referir, ainda no âmbito dos sujeitos do seguro, as obrigações que tem o já mencionado tomador do seguro e a seguradora, começando obviamente por aquela da qual vulgarmente nos recordamos quando nos debruçamos sobre o assunto, a obrigação do pagamento do prémio.

Esta obrigação, como facilmente se depreenderá, contrapõe-se diretamente à obrigação que incide sobre a seguradora de suportar o risco coberto e assegurar o pagamento do valor resultante de algum eventual sinistro.

Determinado em função da frequência e dos custos médios dos sinistros, o pagamento do prémio é elemento fulcral no contrato de seguro, já que este apenas produzirá os seus efeitos quando se verifique aquele, caso contrário a seguradora seria colocada numa posição precária em relação ao tomador do seguro, já que dificilmente teria fundos para assegurar qualquer pagamento indemnizatório resultante da eventual realização do risco, ou seja, nas palavras de Eurico Heitor Consciência, “(...) do evento suscetível de fazer funcionar as garantias do contrato de seguro.”

Posto isto, passamos agora sim para o terceiro de três elementos essenciais do contrato de seguro, o objeto contratual, sendo que desde logo verificamos que existem três diferentes posições na tentativa de efetuar uma determinação do objeto contratual do seguro. Ora, se para uns o objeto contratual do contrato de seguro se situa no interesse, em que enquadra a posição de Yvonne Lambert-Faivre, por exemplo³⁹, para os segundos este objeto situa-se no risco, existindo ainda o entender de que é objeto contratual do contrato de seguro a prestação, como é o caso de José Carlos Moitinho de Almeida, que nos diz que

³⁹ LAMBERT-FAIVRE, Yvonne. 2001. *Droit des assurances*. 11^a ed. Paris. Editions Dalloz, pp. 156.

“O interesse não é o objeto do contrato. O objeto deste é sempre uma prestação (*dare, facere, non facere, etc.*)”⁴⁰

No nosso entender, não pode existir aqui apenas um objeto contratual no que ao contrato de seguro automóvel diz respeito, devendo existir sim uma conjugação entre as três posições referidas, já que, se é verdade que tanto o interesse como o risco estão expressamente previstos na lei⁴¹, onde nos é indicado que, sob pena do contrato se apresentar como nulo, “O segurado deve ter um interesse digno de proteção legal relativamente ao risco coberto (...)”, também é verdade que, sem o pagamento da prestação devida, o contrato de seguro também não existe, pois nenhuma seguradora assume o risco e acautela o interesse do tomador do seguro, sem antes receber o pagamento do respetivo prémio.

⁴⁰ MOITINHO DE ALMEIDA, José Carlos. 1971. *O contrato de seguro no Direito Português e Comparado*. Lisboa. Sá da Costa, pp. 147, nota I.

⁴¹ Art. 43º, nº1 do Regime Jurídico do Contrato de Seguro.

7. As características do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel

7.1. Contrato de natureza obrigatória

Debruçando-nos agora sobre as características do contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, podemos desde logo verificar, como é aliás conhecimento comum, que estamos aqui perante um contrato com natureza obrigatória, ou seja, a circulação de qualquer veículo terrestre a motor está dependente da celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, exigência desde logo estabelecida pela entrada em vigor do Decreto-lei nº 408/79 de 25 de setembro.

Esta imposição legal impende, como aliás já se referiu previamente na presente dissertação, sobre o proprietário do veículo ou, em casos especiais, sobre o usufrutuário, adquirente ou sobre o locatário, conforme previsto no artigo 6º, nº1, do Decreto-Lei nº291/2007, de 21 de agosto.

7.2. Contrato de natureza bilateral e aleatória

Como segunda característica do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, temos a sua bilateralidade e aleatoriedade, senão vejamos.

O contrato em causa, como aliás se observa pelo já previamente explanado, gera obrigações para ambas as partes, gerando sob o tomador do seguro a obrigação do pagamento do prémio e cumprimento do estabelecido na apólice de seguro, e gerando sob a seguradora a obrigação de assegurar o risco e de se substituir ao tomador do seguro no caso de verificação de qualquer eventual sinistro, nomeadamente, no que a uma possível indemnização diz respeito.

Quanto à aleatoriedade do contrato, esta verifica-se na obrigação a que uma das partes está sujeita na ocorrência de evento futuro e incerto, ou seja, enquanto que a obrigação do tomador do seguro é perfeitamente clara, quer quanto ao espaço temporal quer quanto ao valor, a obrigação da seguradora está dependente da ocorrência de um eventual sinistro que obrigue ou suscite a sua intervenção, isto é, “(...) o contrato fica dependente de uma álea, ou seja, de um risco específico, que pode residir na incerteza da

verificação de um facto (*incertus an*), ou na incerteza do momento dessa verificação (*certus an, incertus quando*). Essa álea pode ser (...) unilateral, quando uma das partes está sujeita a uma atribuição patrimonial certa, sendo incerta apenas a atribuição patrimonial da contraparte.⁴²

Assim, tanto pode o tomador do seguro efetuar um pagamento sem nunca daí obter qualquer benefício, como pode a obrigação da seguradora ser completamente desproporcional aos valores recebidos, existindo, portanto, neste contrato, na maioria das vezes, uma clara vantagem patrimonial para uma das partes.⁴³

7.3. Contrato de natureza pessoal

Abordando agora a natureza pessoal do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, podemos verificar que, apesar de inerentemente ligado ao veículo terrestre a motor sobre o qual incide o contrato, a obrigação de segurar reporta-se ao tomador do seguro e não ao veículo em causa, como aliás podemos facilmente verificar pelo facto de, caso exista uma alienação de um veículo seguro, esse seguro não se transmite de forma automática para o adquirente, tendo o mesmo de proceder à contratualização de um novo seguro e podendo o tomador do seguro informar a seguradora com vista a manter o seguro existente sobre um outro veículo.

7.4. Contrato baseado em cláusulas contratuais gerais

Ora, apesar do princípio da liberdade contratual se apresentar nos nossos tempos como um dos esteios do direito privado, referindo mesmo o artigo 405º nº1 do Código

⁴² MENEZES LEITÃO, Luís. 2017. *Direito das Obrigações* - volume I. 14ª ed. Coimbra. Almedina, pp. 200.

⁴³ ALBUQUERQUE MATOS, Filipe. 2002. O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Alguns aspetos do seu regime jurídico: *Boletim da Faculdade de Direito*. Coimbra, pp. 377.

Civil que o conteúdo dos contratos pode ser fixado de forma livre pelas partes, desde que dentro dos limites legais, assim como confere a essas mesmas partes a faculdade de celebrar contratos, e inserir nestes contratos as cláusulas que lhes aprouver, mesmo que distintos dos previstos no código em si, a verdade é que, com a massificação do comércio, nomeadamente o comércio jurídico, tornou-se inevitável que a celebração de contratos fosse feita, muitas das vezes, sem uma fase preliminar de negociação, de forma a que este tipo de contratos se tornassem mais uniformes, precisos e céleres, sendo que, “Conforme refere Larenz, esta autovinculação de cada uma das partes é sempre, segundo a doutrina fundamental do contrato, um ato, de liberdade, considerando-se que o contrato se baseia sempre na livre determinação de cada uma das partes, uma vez que exige o consenso de *ambas* para se poder formar⁴⁴.”⁴⁵

Assim, ao contrário do que ocorria numa fase inicial, em a regulamentação do contrato de seguro assentava no princípio da liberdade contratual em que “as estipulações não proibidas por lei vinculavam as partes, como expressamente previa o artigo 427.º do CCom(...)”, numa segunda fase, situada no início do século passado, rapidamente surgiram disposições de carácter imperativo, cujo objetivo se fixava na proteção do tomador do seguro, disposições essas cujas lacunas naturais do decorrer do tempo foram sendo supridas por nova legislação, das quais “importa salientar a lei alemã sobre as cláusulas contratuais gerais de 9 de Dezembro de 1976 e a lei francesa n.º 78-23 sobre a informação e proteção dos consumidores de produtos e serviços, de 10 de Janeiro de 1978.”, legislação essa que serviu de clara inspiração para o DL n.º446/85, de 25 de outubro, adotado posteriormente em Portugal.⁴⁶

Deste modo, se é verdade que o tomador do seguro vê assim a sua vida bem mais facilitada no que à celeridade da celebração de um contrato diz respeito, neste caso obrigatório, também é verdade que não resta alternativa ao mesmo senão aceitar ou não as

⁴⁴ LARENZ, Karl. 1987. *Lehrbuch des Schuldrechts*, volume I – Parte Geral. 14ª ed. Munique. Verlag C.H. Beck, pp. 40.

⁴⁵ MENEZES LEITÃO, Luís. 2017. *Direito das Obrigações* - volume I. 14ª ed. Coimbra. Almedina, pp. 21.

⁴⁶ MOITINHO DE ALMEIDA, José Carlos. Maio de 2009. *Contrato de seguro - Estudos*. Coimbra. Coimbra Editora, pp. 77 e ss.

cláusulas pré-estabelecidas pela seguradora da sua escolha, sendo isto justificado “((...) por razões de interesse geral, designadamente a necessidade de assegurar a lealdade nas transações comerciais.)”⁴⁷

Assim, de forma a evitar uma situação em tudo precária para o tomador do seguro, que regra geral se apresenta numa situação de clara desvantagem económica perante a seguradora e muitas das vezes não possui conhecimento suficiente para interpretar da melhor forma as cláusulas já mencionadas, tanto o regime jurídico das cláusulas contratuais gerais como o regime jurídico do contrato de seguro⁴⁸, impõem à seguradora um dever de informação e comunicação do conteúdo do contrato ao tomador do seguro, informação e comunicação essa que “((...) só pode ser levado a cabo de duas maneiras: ou através de um texto explicativo, entregue, juntamente com a comunicação das ccg, com antecedência necessária para permitir o seu estudo, ou verbalmente, num contacto pessoal entre as partes (...))” e que, caso não se verifique, tem como consequência a exclusão da cláusula cuja informação não tenha sido transmitida do contrato de seguro automóvel, como aliás suporta o artigo 8º do regime jurídico das cláusulas contratuais gerais quando refere que se consideram excluídas dos contratos singulares “As cláusulas comunicadas com violação do dever de informação, de molde que não seja de esperar o seu conhecimento efetivo”, recaindo ainda sobre a seguradora o ónus da demonstração do cumprimento deste dever de informação, em caso de eventual litígio.⁴⁹

⁴⁷ MOITINHO DE ALMEIDA, José Carlos. Maio de 2009. *Contrato de seguro - Estudos*. Coimbra. Coimbra Editora, pp. 77 e ss.

⁴⁸ Como melhor expõe ROMANO MARTINEZ, Pedro. 2006. Cláusulas contratuais gerais e cláusulas de limitação ou de exclusão da responsabilidade no contrato de seguro: *Scientia Iuridica* - Tomo LV, nº306. [S.1].

⁴⁹ SOUSA RIBEIRO, Joaquim de. 1999. *O problema do contrato, as cláusulas contratuais gerais e o princípio da liberdade contratual*. Coimbra. Almedina, pp. 375, ss., nota 318; ALMEIDA COSTA, Mário Júlio/ MENEZES CORDEIRO, António. 1991. *As cláusulas contratuais gerais - Anotação ao Decreto-lei nº 446/85, de 25 de outubro*. Coimbra. Almedina, pp. 25

8. Introdução ao direito de regresso

Tendo presente o atrás exposto, faremos agora uma introdução ao direito de regresso.

O direito de regresso consubstancia-se, como aliás é referido no Código Civil Português, no direito detido pelo devedor de reaver determinado valor por parte do credor, quando este for para além daquilo que é a sua obrigação.⁵⁰

Este direito “existe na medida das respetivas culpas e das consequências que delas advieram”⁵¹ e é ainda, segundo Antunes Varela, “(...) um direito nascido *ex novo* na titularidade daquele que extinguiu (no todo ou em parte) a relação creditória anterior, ou daquele à custa de quem a relação foi considerada extinta.”.

Fundamentalmente, e de forma resumida e simplificada, no caso em abordagem, o direito de regresso é o poder detido pela seguradora de receber, por parte do seu segurado, a indemnização paga pelos danos causados no acidente, sempre que verificada uma das situações especiais e específicas, previstas na lei, que extravasam o círculo de riscos contratualmente exigidos pela seguradora, ou seja, a seguradora não pode pura e simplesmente exercer este direito de regresso perante o seu segurado causador do acidente unicamente pelo facto deste ter dado causa ao mesmo, já que a companhia de seguros, aquando da celebração do contrato com o seu segurado, se substitui ao mesmo no que à responsabilidade civil diz respeito neste tipo de situações, recebendo em retorno o pagamento do prémio anual de seguro pré estabelecido pelas partes e um eventual aumento da franquia do mesmo no caso do condutor ser dado como culpado num particular e eventual acidente de viação, como aliás já previamente havia sido referido, sendo que tal não se traduz num direito de regresso mas num mero cumprimento do contrato celebrado.

Este direito de regresso pode então apenas surgir, quando se verifique algum dos pressupostos previstos na legislação em vigor sobre a matéria, que seguidamente serão evidentemente referidos.

⁵⁰ Conforme previsto no art. 524º do Código Civil.

⁵¹ Conforme previsto no art. 497º nº2 do Código Civil.

9. Direito de Regresso ou Sub-Rogação?

Antes de versar acerca dos pressupostos atrás indicados, não poderíamos deixar de fazer referência à discussão existente na doutrina acerca do direito de regresso neste caso em concreto, nomeadamente, se estamos verdadeiramente na presença de um direito de regresso ou se, pelo contrário, estamos aqui perante uma sub-rogação.

De forma a encetarmos a análise desta discussão, convém ter em consideração a posição de Eurico Heitor Consciência⁵², que nos relembra que, apesar de ser verdadeiro que em alguma legislação vigente fora de Portugal, quer o direito de regresso quer a sub-rogação são apenas duas denominações distintas aplicáveis à mesma realidade, o mesmo não acontece no nosso ordenamento jurídico, onde “(...) a sub-rogação e o direito de regresso são coisas diferentes.”⁵³, ainda que por vezes não se afigure como perfeitamente clara (como aliás demonstra a discussão existente em torno desta matéria).

Quer a sub-rogação, como o direito de regresso, encontram-se presentes no Regime Jurídico do Contrato de Seguro, prevendo o artigo 136º desse mesmo diploma a hipótese de existir uma sub-rogação da seguradora, já que afirma que esta, no que concerne aos direitos do tomador de seguro em relação ao responsável pelo acidente, fica sub-rogada, o que gera ainda mais confusão e dúvida acerca desta temática.

Contudo, na prática, esta hipótese não se apresenta como aplicável no âmbito do contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, já que a seguradora apenas se responsabiliza na medida da responsabilidade do segurado e da cobertura do contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel. Assim, ou o segurado foi o exclusivo responsável ou, no caso de existência de mais algum responsável, verificando-se responsabilidade solidária, casos em que a totalidade de indemnização seria exigida à seguradora, esta detém o direito de regresso contra o outro responsável pelo acidente,

⁵² HEITOR CONSCIÊNCIA, Eurico. 2003. *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*. [S.l]. Almedina, pp. 46.

⁵³ HEITOR CONSCIÊNCIA, Eurico. 2003. *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*. [S.l]. Almedina, pp. 46.

meramente por direito próprio, sendo, portanto, absolutamente desnecessária a alegação de sub-rogação no direito de segurado.⁵⁴

Para além disso, a sub-rogação é regulada, de uma forma geral, no artigo 592º e seguintes do Código Civil, consistindo numa forma de transmissão do crédito, sendo que não determina o aparecimento de um novo direito.

Assim, como explanado no já supra referido artigo 592º do Código Civil, nos casos em que o cumprimento de um crédito se afigure como responsabilidade do devedor e seja um terceiro a efetuar o pagamento do mesmo, a sua sub-rogação apenas se verifica nos casos em que se verifique um interesse evidente e concreto no cumprimento do crédito ou quando a observância da obrigação por parte do devedor tenha sido assegurada pelo terceiro.

Deste modo, verificamos que na sub-rogação legal, no que concerne à relação obrigacional provocada por um facto que se apresente como não negocial como, por exemplo, o cumprimento, existe uma simples modificação subjetiva.⁵⁵

Já no que ao Direito de Regresso diz respeito, este apresenta-se como uma figura intrinsecamente relacionada e inserida no instituto das obrigações solidárias, sendo que “O credor comum pode exigir judicial ou extrajudicialmente a prestação integral (ou uma parte dela) de cada um dos devedores solidários. Exigindo *extrajudicialmente* a prestação integral (ou uma parte dela) *de um dos devedores solidários*, o credor não fica inibido de proceder judicialmente contra os outros pelo que ao primeiro tiver exigido (art. 519º, nº1, 1ª parte). Exigindo *judicialmente* a prestação integral (ou uma parte dela) *de um dos devedores solidários*, o credor “fica inibido de proceder judicialmente contra os outros, pelo que ao primeiro tiver exigido, salvo se houver razão atendível, como a insolvência ou o risco de insolvência do demandado, ou dificuldade, por outra causa, em obter dele a

⁵⁴ ROMANO MARTINEZ, Pedro. Janeiro de 2009. *Lei do Contrato de Seguro Anotada*. Coimbra. Almedina, pp. 466 e ss.

⁵⁵ SOBREIRA, Nuno Almeida de Araújo. 2014. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Direito de Regresso da Seguradora e Sub-Rogação do FGA, pp. 78.

prestação” (art. 519º, nº1, 2ª parte, do Código Civil)⁵⁶”, ou seja, estamos na presença de uma obrigação com uma “solidariedade passiva” quando se apresenta perante o credor a possibilidade de demandar de qualquer um dos devedores o cumprimento da obrigação na sua totalidade, tendo como consequência o cumprimento desta obrigação por parte de qualquer um dos mesmos, a exoneração dos demais devedores, dando assim lugar ao surgimento de uma nova obrigação, o tal direito *ex novo* que refere Antunes Varela⁵⁷, tanto na estrutura da relação jurídica, na data de início de contagem dos prazos de caducidade e prescrição aplicáveis, como no montante da obrigação em causa, obrigação essa que surge na esfera dos devedores que não procederam ao cumprimento da obrigação, perante aquele que a cumpriu, ou seja, este adquire, num montante equivalente ao que suportou ademais daquilo que se apresentava como sua competência, o direito de regresso perante os demais, conforme previsto no artigo 524º do Código Civil.

Assim, e tendo em consideração o previamente explanado em relação a estas duas figuras, Albuquerque Matos determina assim, no que à sua opinião diz respeito, tratar-se de uma sub-rogação⁵⁸, já que analisa a ligação existente entre o direito de regresso e as obrigações solidárias, afirmando que não existe, no caso concreto do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a possibilidade do credor exigir o pagamento integral apenas ao segurado, excluindo assim a oneração da seguradora, o que leva Albuquerque Matos a concluir que a obrigação em causa não é solidária, não se aplicando assim a figura do direito de regresso e sim a da sub-rogação já que afirma que, pela função de garantia de cumprimento de pagamento que diz existir na satisfação por parte da seguradora do valor indemnizatório, a situação se enquadra no artigo 592º, nº1 do Código Civil, que prevê a sub-rogação legal, indo no mesmo sentido Maria Clara Lopes, que diz

⁵⁶ PINTO OLIVEIRA, Nuno Manuel. 2011. *Princípios de Direito dos Contratos*. [S.l.] Coimbra Editora, pp. 70; artigo 512º a 533º do Código civil.

⁵⁷ ANTUNES VARELA, José de Matos. 2008. *Das Obrigações em Geral* - volume I, 10ª ed. [S.l.] Almedina, pp. 781.

⁵⁸ ALBUQUERQUE MATOS, Filipe. 2002. O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Alguns aspetos do seu regime jurídico: *Boletim da Faculdade de Direito*. Coimbra, pp. 348 e ss.

perentoriamente, em relação ao artigo 19º do Decreto Lei 291/2007 que, “O disposto neste artigo contempla um caso de sub-rogação legal (...)”.⁵⁹

Desta forma, apesar das distintas posições acerca desta temática, e de termos até dado foco a posições contrárias à que aqui defendemos, como facilmente se pode verificar, após análise e comentário das várias posições, podemos verificar que a figura em análise se trata de facto de um direito de regresso e não uma sub-rogação.

⁵⁹ LOPES, Maria Clara. 1987. *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*. [S.l] Imprensa Nacional Casa da Moeda, pp. 59.

10. O Nexo de Causalidade no Direito de Regresso das Seguradoras

Abordamos agora a temática relativa ao nexo de causalidade no caso particular do direito de regresso das seguradoras.

Neste âmbito, e após uma observação atenta da jurisprudência existente sobre a matéria, podemos verificar que em muitas situações existe uma exigência da demonstração do nexo causal e entre o acidente e o excesso de álcool, surgindo o direito de regresso apenas quando se verificassem como preenchidos os pressupostos da responsabilidade civil extra contratual, nomeadamente com a existência do referido nexo de causalidade entre o facto ilícito, ou seja, a condução sob o efeito do álcool, e o dano, ou seja, o acidente.

Para melhor logramos compreender a posição acima exposta, faremos de seguida uma brevíssima referência aos pressupostos da responsabilidade civil por factos ilícitos, também denominada como responsabilidade civil subjetiva.

Começamos desde logo por fazer referência ao facilmente reconhecível artigo 483º do Código Civil, onde desde logo observamos que “Aquele que com dolo ou mera culpa violar ilicitamente os direitos de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação”.

Ora, na visão de Menezes Leitão, esta disposição legal consuma uma cláusula geral de responsabilidade civil subjetiva, já que faz depender o surgimento da obrigação de indemnização da existência de um comportamento do agente, ou seja, um facto voluntário que contenha em si a violação de um dever imposto pela Ordem Jurídica, isto é, um facto ilícito, sendo o agente censurável, ou seja, culposo, e que tenha provocado um dano que se apresente como efeito desse comportamento, ou seja, “(...) que sejam consequência dessa conduta (nexo de causalidade entre o facto e o dano).”⁶⁰

Assim, tal como se retira exposto e atrás mencionado, os pressupostos da responsabilidade civil por factos ilícitos, presentes no artigo 483º do Código Civil, condicionam largamente a obrigação de indemnizar que se impõe ao agente provocador do dano, regulando assim os vários pontos que determinam a obrigação de reparação dos

⁶⁰ MENEZES LEITÃO, Luís. 2017. *Direito das Obrigações* - volume I. 14ª ed. Coimbra. Almedina, pp. 279.

danos causados ao lesado, sendo eles, como foi já abordando previamente, o facto voluntário do agente, o ato ilícito, o ato culposo, o dano e o nexos de causal entre o dano e o facto.

Deste modo, conclui-se facilmente que um mero acontecimento natural do qual advenha algum tipo de dano, não é suficiente para se enquadrar na figura jurídica da responsabilidade civil por factos ilícitos, sendo sempre necessária a existência de um comportamento perfeitamente ciente e voluntário por parte do causador do dito dano, prejudicando assim direitos alheios.

Contudo, a referência a esse comportamento ciente e voluntário por parte do agente terá sempre de ser interpretada com um “grano salis”, já que este comportamento não tem necessariamente de ser pretendido pelo agente causador do dano, como é o caso da negligência consciente e da responsabilidade das pessoas limitadas na sua capacidade de exercício, desde que exista uma capacidade natural de ação e entendimento, conforme expõe o artigo 488º, nº1, do Código Civil, existindo em ambos os casos a inerente obrigação de indemnização.

Desta forma, podemos identificar duas formas distintas de factos voluntários do agente:

A primeira, e certamente mais comum, será o facto positivo, ou seja, aqui o facto voluntário constitui uma ação do agente propriamente dita, dando origem a uma violação do dever de abstenção e de não ingerência na esfera jurídica do titular do direito, ou seja, na esfera jurídica do lesado.

Esta primeira forma encontra-se regulada pelo artigo 483º do nosso Código Civil.

A segunda forma consubstanciar-se-á numa omissão, ou seja, neste caso o agente viola o dever imposto pela ordem jurídica de praticar o ato omitido que, caso fosse praticado, evitaria a consumação do dano verificado.

Resumindo, entende-se como facto voluntário, na situação em concreto, o facto que, não sendo causado pela verificação irreversível de circunstâncias absolutamente fortuitas, seja controlável de uma forma objetiva pela vontade do agente.

Para além do atrás descrito, a obrigação de indemnização do lesado neste caso encontra-se também dependente da ilicitude do ato praticado, como se percebe pelos pressupostos da responsabilidade civil aqui em causa.

Assim, existem duas variantes da mencionada ilicitude, ambas fixadas e mencionadas de forma perfeitamente clara pelo nosso Código Civil.

Em primeiro lugar encontramos a ilicitude advinda da violação do direito de outrem, prevista no nº1 do artigo 483º, mais propriamente na sua primeira parte, onde se preveem os direitos absolutos, mais concretamente os direitos sobre as coisas, os direitos familiares, de propriedade intelectual e de personalidade.

Como segunda variante desta ilicitude, encontramos a violação da lei que visa proteger interesses alheios, prevista também no nº1 do artigo 483º do Código Civil, desta vez na segunda parte do mesmo, da qual podemos muito sucintamente retirar as infrações legais que, protegendo interesses particulares, não conferem um direito subjetivo à tutela e as que, protegendo interesses coletivos, contêm anexados ou subjacentes determinados interesses particulares, prevendo ainda a lei o simples perigo de dano na sua forma mais abstrata.

Portanto, e em jeito de conclusão, a obrigação de indemnização pressupõe três requisitos especiais no que à segunda variante diz respeito.

Em primeiro lugar, pressupõe a violação de uma norma legal que resulte num prejuízo dos interesses do lesado.

Em segundo lugar, que o lesado seja tutelar desses interesses que obtiveram prejuízo, e que tal seja garantido por uma disposição legal, ou seja, não é suficiente a verificação de um mero reflexo dessa tutela.

Em terceiro e último lugar, também inerente aos interesses previstos como tutelados pela lei, encontramos a necessidade de verificação do dano no seio desse mesmo círculo de interesses.

Já quanto ao pressuposto da imputação do facto ao lesante, nomeadamente no que concerne ao nexó do primeiro, verifica-se a necessidade da existência de uma ação culposa de forma a originar-se a indemnização, ou seja, o direito deve condenar a ação do agente, considerando que este poderia ter atuado de forma distinta⁶¹. Assim, é necessária a observância da ilicitude do ato, seja ele praticado com mera culpa ou dolo, nos termos do artigo 483º do Código Civil, sendo certo que em determinados casos o autor apenas assume a responsabilidade dos danos provocados quando os atos praticados se consubstanciem

⁶¹ ALMEIDA COSTA, Mário Júlio. 2001. *Direito das Obrigações*. 9ª ed. Coimbra, Almedina, pp. 521 e ss.

numa conduta dolosa, podendo fixar o tribunal, no caso de atuação negligente, uma indemnização equitativa de montante inferior ao dano causado, conforme sustenta o artigo 494º do Código Civil.

Agora que determinamos o pressuposto da imputação do facto ao lesante, devemos examinar a quem é então suscetível de ser imputado esse facto, assim como os requisitos que carecem de preenchimento para determinar essa imputabilidade.

Assim, é imputável aquele que tenha a obrigação de compreender o desmérito da sua conduta, ou seja, “(...) é sempre necessário que ele conhecesse ou devesse conhecer o desvalor do seu comportamento e que tivesse podido escolher a sua conduta.”⁶², prevendo o resultado da mesma, sendo que, *a contrario sensu*, não é imputável aquele que se encontrava, no momento do ato, incapacitado de compreender o mesmo, exceto quando essa incapacidade tenha sido por si mesmo provocada de forma culposa e de forma efémera, como nos explica Luís Menezes Leitão, “o agente fica isento de responsabilidade se praticar o facto em estado de inimputabilidade (...)”⁶³ (artigo 488º do Código Civil).

Convém ainda referir de forma muito sucinta a existência de causas justificativas da exclusão da ilicitude, ou seja, as circunstâncias que, ao ocorrerem no momento da prática do dano, excluem a responsabilidade civil do praticante.

Como exemplo dessas encontramos dois grupos distintos, as causas especiais justificativas do facto e as causas gerais.

No âmbito das causas gerais verificamos o exercício do um direito ou o cumprimento de um dever, ou seja, o dano não se apresenta como ilícito quando praticado no regular exercício de um direito ou no cumprimento de um dever jurídico.

Já no âmbito das causas especiais, o número de situações é substancialmente maior, incluindo a ação direta, a legítima defesa, o estado de necessidade, o consentimento do lesado e a imputação do facto ao lesante, sendo que daremos aqui apenas uma breve noção daquilo que cada uma delas consubstancia.

⁶² MENEZES LEITÃO, Luís. 2017. *Direito das Obrigações* - volume I. 14ª ed. Coimbra. Almedina, pp. 305.

⁶³ MENEZES LEITÃO, Luís. 2017. *Direito das Obrigações* - volume I. 14ª ed. Coimbra. Almedina, pp. 305

Na caso da ação direta, esta consiste no recurso à força com o fim de realizar e/ou assegurar um direito próprio, estando a sua licitude dependente de quatro pressupostos, a realização ou o assegurar de um direito próprio, a impossibilidade de recorrer em tempo útil aos denominados normais meios coercivos, o não excesso do estritamente necessário de forma a impedir o prejuízo, e o não sacrifício de interesses superiores aos que se pretendem defender (artigo 336º do Código Civil).

No caso da legítima defesa, encontrando-se prevista no artigo 337º do Código Civil, define-se pela ação do titular de um direito, ou até um terceiro, contra uma agressão atual e ilícita a esse direito quando seja possível, em tempo útil, o recurso à autoridade. Neste caso são também estabelecidos requisitos, sendo que a maioria dos mesmos são explícitos na definição que acima referi, sendo, no entanto, de salientar a necessidade do prejuízo do ato não ser manifestamente superior ao dano resultante da agressão.

Já no caso do estado de necessidade, conforme estabelecido no artigo 339º do Código Civil, caracteriza-se como lícita a ação daquele que destruir ou danificar coisa alheia com fim de remover o perigo atual de um dano manifestamente superior.

Quanto ao consentimento do lesado, previsto no artigo 340º do diploma acima citado, o dano é lícito quando exista consentimento do lesado, desde que esse consentimento não seja contrário aos bons costumes ou a uma proibição legal.

Por último, no que concerne à imputação do facto ao lesante, como já acima analisamos, não é suficiente a verificação de uma conduta ilícita na violação de um direito ou interesse juridicamente protegido, é necessária a existência de culpa ou mera culpa por parte do lesante.

Quanto ao dano por si próprio, apresenta-se como condição *sine qua non* para a existência da chamada responsabilidade civil, traduzindo-se na violação de qualquer interesse ou bem juridicamente protegido, podendo este dano ser patrimonial ou não patrimonial.

Resumindo, o dano “consiste na ofensa de bens ou interesses alheios protegidos pela ordem jurídica;”, ou seja, apresenta-se como a “(...) perda *in natura* que o lesado

sofreu em consequência de certo facto nos interesses (materiais, espirituais ou morais) que o direito viola ou a norma infringida visam tutelar”⁶⁴.⁶⁵

Posto isto, passemos então a abordar a temática do nexo de causalidade entre o dano sofrido e o facto voluntário, cuja existência se afigura como absolutamente necessária de forma a que o lesante tenha a obrigação de ser responsabilizado pelos danos causados no lesado, ou seja, para podermos determinar essa mesma responsabilização não é suficiente que a ação do lesante produza um determinado dano, mas sim que essa ação seja por si a causa do dano sofrido pelo lesado, sendo que “A obrigação de indemnização só existe em relação aos danos que o lesado provavelmente não teria sofrido se não fosse a lesão.”⁶⁶

Assim, tendo em conta o acima explanado, principalmente acerca do nexo de causalidade, e focando agora na aplicação do mesmo no âmbito do direito de regresso da seguradora contra o prevaricador que tenha atuado sobre influência do álcool, verificamos que desde sempre existiram posições e opiniões distintas acerca da matéria, sendo que quase sempre foi exigido à seguradora a prova do nexo de causalidade entre o consumo de substâncias alcoólicas e a produção do dano .

Aqui, a teoria da causalidade adequada assume duas formulações distintas, a positiva e a negativa.

Segundo a formulação positiva, como refere Mário dos Santos, sempre que o dano se apresente como consequência típica ou normal de um facto, este “(...) será causa

⁶⁴ ANTUNES VARELA, José de Matos. 2008. *Das Obrigações em Geral* - volume I. 10ª ed. [S.l]. Almedina, pp. 562 e ss.

⁶⁵ SANTOS, Mário Luís Fernandes dos. 2013. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. Direito de Regresso da Seguradora no Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Condução sob a influência do álcool, pp. 118

⁶⁶ Artigo 563º do Código Civil.

adequada do dano (...)” desde que se apresente como previsível a consequência do dano, ou “(...) como um efeito provável dessa verificação”.⁶⁷

Já no que à formulação negativa diz respeito, verificamos que, no que concerne à causalidade adequada do facto que tenha agido como *conditio* do dano, este só deixará de o ser caso se apresente “(...) em todo indiferente para a verificação do dano, tendo-o provocado só por virtude das circunstâncias excepcionais, anormais, extraordinárias ou anómalas, que intercederam no caso concreto”.⁶⁸

Como se compreende, segundo esta corrente jurisprudencial, para que se verifique o direito de regresso da seguradora, exige-se a prova do nexos causal entre o consumo excessivo de álcool e o sinistro, algo considerado impensável quer na minha ótica, alicerçada por diversos outros autores, já que tal ónus sobre a seguradora se traduziria numa proteção completamente desadequada do lesante, revelando-se esse ónus de prova como uma verdadeira *probatio diabólica*, dada a tremenda dificuldade de produção de tal prova.

Defendendo Albuquerque Matos, no caso em concreto, não se apresentar como minimamente razoável a exigência “(...) para a definição da questão da causalidade, que o acidente tenha sido causado unicamente pela influência do álcool. Conquanto, de acordo com os critérios da causalidade adequada, o consumo de álcool se tenha mostrado idóneo para provocar o acidente, assim se encontra definido o nexos de causalidade. Esta parece ser a solução mais correta no quadro dos ensinamentos facultados pela doutrina da causalidade adequada. Tal corresponde à solução maioritariamente sufragada na Jurisprudência”⁶⁹

Contudo, e porque não podemos aqui tomar simplesmente uma posição sem previamente avaliarmos argumentos contra a mesma, analisaremos em primeira instancia

⁶⁷ ANTUNES VARELA, José de Matos. 2008. *Das Obrigações em Geral* - volume I. 10ª ed. [S.l.] Almedina, pp. 890 e ss.

⁶⁸ ENNECCERUS, Ludwig. 1 de janeiro de 1954. *Recht der Schuldverhältnisse*. 14ª ed. [S.l.]. Mohr. pp. 63

⁶⁹ SANTOS, Mário Luís Fernandes dos. 2013. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. Direito de Regresso da Seguradora no Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Condução sob a influência do álcool, pp. 121.

os defensores do chamado argumento literal, cuja argumentação recai na utilização da expressão “agido sobre a influência do álcool”, utilizada pelo legislador na alínea c) do artigo 19º, defendendo esta posição de que, se o legislador tivesse como objetivo a dispensa do nexo de causalidade, teria sido mais claro na sua exposição.⁷⁰

Noutro prisma existe a opinião de que o legislador pretendeu mais do que simplesmente dar um carácter estático à norma e ao consumo de álcool por parte do condutor, insistindo numa interpretação dinâmica da letra da lei.⁷¹

Ora, acerca destas duas posições, Sinde Monteiro considera que nenhuma delas se apresenta com um carácter conclusivo, ou seja, não se pode retirar de nenhuma uma consideração definitiva acerca da temática subjacente já que, no caso da segunda posição defendida, a finalidade da disposição não se apresenta como absolutamente clara, referindo que, dirigindo um veículo com uma percentagem de álcool que se afigure superior à legalmente permitida, o condutor “(...) está a atuar ilicitamente também para efeitos da disciplina do seguro automóvel obrigatório.”, isto porque, “(...) as consequências jurídicas que o preenchimento da hipótese de facto desta outra norma (direito de regresso) vai provocar, são completamente diferentes(...)”⁷², tendo posteriormente de se verificar a adequação da produção das mencionadas consequências.

Já no que concerne ao argumento mais formal sustentado pela primeira posição acima referida, refere Sinde Monteiro que, pelo contrário, a lei é perfeitamente ambígua, não sendo suscetível de suportar nenhuma das opiniões mencionadas, ou seja, não poderemos a partir da letra lei concluir que o legislador não tivesse intenção de considerar como obrigatória a produção da prova do nexo causal.⁷³

⁷⁰ Acórdão de Uniformização de Jurisprudência nº 6/2002, de 28 de maio, Proc. 3470/01 – 2ª secção; Acórdão da RP de 30/9/1993, CJ 4, pp. 216 e ss., p. 217, 2ª coluna e Acórdão do STJ de 9/1/1997, BMJ 463, pp. 206 e ss.

⁷¹ Acórdão Uniformizador de Jurisprudência nº 6/ 2002 de 28 de maio, Proc. 3470/01 — 2ª Secção e Ac do STJ de 9/01/ 1997, em BMJ nº 463 (1997), pp. 206 e 207.

⁷² SINDE MONTEIRO, Jorge Ferreira. Abril/junho de 2003. Anotação ao Acórdão de Uniformização de Jurisprudência nº 6/2002, de 28 de maio, Proc. 3470/01- 2ª Secção: *Cadernos de Direito Privado*, nº 2, [S.I.], pp. 48 e ss.

⁷³ Acórdão do STJ de 20/2/2001, Proc. nº 4035/00, 6ª Secção, pp. 5.

Além disso, o argumento de que a lei na alínea f), do artigo 19º, faz incidir sobre o condutor responsável pelo acidente que não tenha apresentado o veículo à inspeção periódica o ónus da prova de que o sinistro não foi provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo, mas devido a qualquer outra causa. Ora, não foi esta a técnica utilizada pelo nosso legislador na alínea c) do artigo 19º, pelo que estas duas situações não se devem confundir, caso contrário, alerta Sinde Monteiro “forçaria um entendimento mais severo com respeito às hipóteses da alínea c), apesar de impressionante, não nos parece decisivo” referindo ainda que “não gera grande conforto a sensação que se colhe, pelo menos numa primeira e despreconcebida leitura, de que esta disposição legal (art. 19.o do DL n° 522/85) pretende consagrar um regime mais severo com respeito a uma situação de facto (a descrita na alínea f)) onde a censura ético-jurídica é comparativamente mais ténue (o que porventura se poderá explicar por razões circunstanciais ligadas à *ocasio legis*).”⁷⁴

Ademais, como se já mencionou previamente, a liberdade de estipulação das partes é condicionada por normas imperativas no seguro de responsabilidade civil automóvel.

Assim, segundo quem sustenta e partilha desta opinião, podemos verificar que, por se consubstanciar num direito especial, nascido *ex novo*, para se verificar a efetivação da restituição do valor da indemnização devido a quem se afigurar como vítima do acidente, através da figura do direito de regresso, têm de ser demonstrada a “verificação dos pressupostos da responsabilidade civil que nos aparecem como elementos constitutivos do direito alegado pelo autor^{75,76}, ficando então o mencionado autor, com o ónus da

⁷⁴ SANTOS, Mário Luís Fernandes dos. 2013. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. Direito de Regresso da Seguradora no Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Condução sob a influência do álcool, pp. 106.

⁷⁵ ANTUNES VARELA, João Matos. 1997. *Acórdão de Uniformização de Jurisprudência n° 6/2002, de 28 de maio, Proc. 3470/01- 2ª Secção*. Das Obrigações em Geral - volume II. 7ª ed. Coimbra. Almedina, pp. 346 e VASQUES, José. Janeiro de 1999. *Notas para uma Teoria Geral*. [S.l]. Coimbra Editora, pp. 159.

⁷⁶ SANTOS, Mário Luís Fernandes dos. 2013. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. Direito de Regresso da Seguradora no Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Condução sob a influência do álcool, pp. 123.

demonstração do denominando nexa causal entre a condução sob influência de substâncias alcoólicas e o acidente.⁷⁷

Os protetores desta abordagem entendem, deste modo, posições distintas poderem significar que o cumprimento da obrigação devida para com a seguradora se consubstancie numa sanção civil.⁷⁸

Também no que concerne ao direito de retorno da seguradora e às regras gerais de responsabilidade civil, é importante analisar a parte inicial do artigo 19º do Decreto-Lei 408/79, nomeadamente quando refere a possibilidade de existência do direito de regresso em termos para além dos previstos na lei geral, ao contrário do que acontece no artigo 19º do Decreto-Lei nº 522/85, onde nos são explanadas as situações específicas da verificação do direito de regresso.

Referindo, ainda, Sinde Monteiro que, dada a redação do artigo 19º do Decreto-Lei nº 408/79, parece que o art. 19º do Decreto-Lei nº 522/85 sofreu alterações significativas na sua parte inicial, na medida em que impôs, introduzindo no seu preâmbulo a palavra "apenas"⁷⁹, situações em que a seguradora, após proceder à satisfação da indemnização aos lesados do sinistro, tem direito de regresso contra o condutor, estabelecendo a excecionalidade daquele instituto⁸⁰, em desarmonia com o art. 19º do Decreto-Lei nº 408/79, que previa o direito da seguradora assegurar o seu retorno, para além das situações especificadas nos vários parágrafos deste preceito.

Ora, conforme o Acórdão do STJ de 20/2/2001, naquilo em que a lei não se apresentar como absolutamente clara, deve ser tido em conta o regime geral, assim, se a lei pretende estabelecer uma disciplina diferente, como seria o caso da dispensa do nexa causal, tal deveria ter sido feito de forma clara, o que não aconteceu.

⁷⁷ Acórdão do STJ de 20/2/2001, Revista nº 4035/00, pp. 5 e 6

⁷⁸ Acórdão de Uniformização de Jurisprudência nº 6/2002, de 28 de maio, Proc. 3470/01 – 2ª secção.

⁷⁹ SINDE MONTEIRO, Jorge Ferreira. Abril/junho de 2003. Anotação ao Acórdão de Uniformização de Jurisprudência nº 6/2002, de 28 de maio, Proc. 3470/01- 2ª Secção *Cadernos de Direito Privado*: nº 2, pp. 49.

⁸⁰ Acórdão de Uniformização de Jurisprudência nº 6/2002, de 28 de maio, Proc. 3470/01 – 2ª Secção e Acórdão do STJ de 22/2/2000, BMJ, 494, pp. 325.

Já no que concerne à exigência da demonstração da prova por parte da seguradora da efetiva existência de um nexo causal entre o acidente e o consumo de substâncias alcoólicas feito de forma excessiva, os autores que sustentam este tipo de abordagem referem que o apurar da culpa, e do nexo causal já mencionado, se apresentam como fundamentais no que diz respeito a uma futura sanção ao condutor que se apresente sob o efeito de substâncias alcoólicas, rejeitando assim por completo posições defensoras de um carácter punitivo da lei, sendo neste sentido e partilhando portanto da mesma visão encontramos o acórdão do supremo tribunal de justiça de 14/01/1997 que, acerca do direito de regresso da seguradora nos refere que “(...) a lógica jurídica e o equilíbrio do sistema jurídico importam a adoção da conclusão segundo a qual não pode aquele direito ser estendido a consequências que não têm a ver com as circunstâncias especiais que o motivam. Isto quer dizer que o direito de regresso apenas deverá abranger os prejuízos que a seguradora suportou e que têm um nexo causal com aquelas circunstâncias; não basta que resultem da condução; impõe-se que sejam, por exemplo, consequência típica adequada de uma condução por condutor alcoolizado (...)”.⁸¹

Sinde Monteiro considera que, embora o direito penal tenha uma função de prevenção geral e especial, com o instituto sancionador a ter um amplo destaque, no que diz respeito ao direito civil, tem essencialmente uma função de reparação e composição justa dos conflitos de interesses, pelo que não se entende que os efeitos sancionadores sejam produzidos no automobilista cujo consumo de substâncias alcoólicas corresponda a uma violação dos limites legalmente impostos, quer com o mínimo admissível ou com 1,5 g/l, sem ser questionado *in casu* sobre a preponderância que a taxa de álcool apresentada pelo condutor, cujo comportamento desviante teve revelante preponderância na ocorrência do acidente já que, como nos refere o Acórdão de Uniformização de Jurisprudência nº 6/2002, de 28 de maio, a atuação com uma taxa de alcoolemia significativa é suscetível de uma certa relativização, pois o álcool afeta cada individuo de uma forma distinta.

⁸¹ SANTOS, Mário Luís Fernandes dos. 2013. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. Direito de Regresso da Seguradora no Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Condução sob a influência do álcool, pp. 125.

Ora, na verdade, e tendo em conta a dificuldade da prova do nexo de causalidade entre o consumo de substâncias alcoólicas e o acidente, a tal *probatio diabólica* que já anteriormente foi mencionada, devemos evidentemente concluir que o simples facto do prevaricador se encontrar sob o efeito do álcool, nunca se encontrará em plena capacidade das suas condições mentais e motoras, encontrando-se assim evidentemente afetado “(...) na sua capacidade volitiva e de determinação e nos seus movimentos físicos (...)”, devido ao consumo de substâncias alcoólicas⁸², existindo nos dias de hoje mais que comprovativos científicos acerca da matéria, e sendo aliás tal conhecimento um verdadeiro exercício de senso comum, sendo esse que, não sendo fonte de direito, alicerça o completo desajuste, na minha ótica e de diversos outros autores, da necessidade que ainda hoje se verifica nos tribunais portugueses de apresentação de testemunhos do foro médico e científico para comprovar essa mesma correlação.

Nesse sentido, defende Sinde Monteiro que façamos uso das regras provenientes da experiência, recorrendo a presunções simples ou judiciais.⁸³

Para além disso, como é sabido, determina o artigo 81º, nº1 do Código da Estrada, a efetiva proibição de consumo de álcool ou quaisquer outras substâncias alteradoras da psique, aquando da concretização da condução, acrescentando no seu nº2 que a apresentação de uma taxa de alcoolémia que seja igual ou superior a 0,5 g/l por parte do condutor, é legalmente considerado estando sob influência do álcool.

Ora, subjacente a esta proibição legal estão, como acima se referiu, dados científicos, sendo também “(...) do conhecimento empírico que o álcool é passível de afetar negativamente as faculdades do ser humano, mormente condiciona as faculdades essenciais para uma boa condução.”⁸⁴

Deste modo, e sendo a condução sob efeito de substâncias alcoólicas sempre passível de aumentar o risco constante da verificação de uma efetivação de um acidente

⁸² Acórdão do TRP de 7/7/2009.

⁸³ Acórdão do TRP de 1/6/1993, em CJ 3, pp. 225.

⁸⁴ SANTOS, Mário Luís Fernandes dos. 2013. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. Direito de Regresso da Seguradora no Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Condução sob a influência do álcool, pp. 127.

rodoviário, pode ser dispensada a autêntica *probatio diabólica* da verificação do nexo causal entre esse acidente rodoviário e a condução sob o efeito do álcool.

Concluindo, na minha ótica, o condutor que atue sob o efeito de substâncias alcoólicas aumenta de forma drástica e substancial o risco da produção de um acidente, desde logo pelo simples facto de ter a perfeita noção e consciência de que a sua ação consubstancia um comportamento proibido por lei, ou seja, cumprindo com o seu dever legal e cívico, nunca se verificaria a produção do acidente, pois não se encontraria sequer a circular na via pública, impossibilitando assim a ocorrência do dito acidente.

Deste modo, caberá apenas à seguradora a simples demonstração da condução sob efeito do álcool e conseqüente aumento do risco pré-estabelecido contratualmente.⁸⁵

Por fim, e como derradeira corrente jurisprudencial relativamente à matéria em concreto, verificamos o entendimento de que, por uma questão de justiça e de forma a evitar um fragilizar da relação contratual da seguradora perante o tomador do seguro, a solução passará por uma inversão do ónus da prova do nexo de causalidade entre o consumo de álcool e a produção do acidente, ou seja, não caberia à seguradora provar esse nexo causal, mas sim ao tomador do seguro, tendo este de demonstrar assim que, apesar do consumo de álcool ser apresentar superior à taxa legal, tal não se configurou como contributivo para a verificação do acidente, mas sim uma qualquer outra causa, cujo demonstração e prova a si caberia.

Contudo, se anteriormente denominamos como *probatio diabólica* a necessidade da seguradora demonstrar o nexo causal entre o consumo do álcool e o acidente, neste caso essa *probatio diabólica* imponderia sobre o condutor, que teria de demonstrar que o consumo de álcool não só não foi o causador do acidente, como também não diminuiu o seu tempo de reação de tal forma que esse acidente pudesse ter sido evitado.

Neste caso, teria a seguradora muito mais facilidade em responsabilizar o tomador do seguro pelo acidente causado já que, em condições normais, nunca teria aquela

⁸⁵ Acórdão do STJ de 14/1/1997, CJ 1, pp. 57 e seguintes.; Acórdão do STJ de 20/2/2001, pp. 6 e seguintes.

assumido esse tipo de risco, visto que, como é sabido e já anteriormente foi explanado, o consumo de álcool apresenta-se como, no mínimo, um fator de agravamento substancial do risco e da hipótese de produção de qualquer acidente rodoviário.

11. O Direito de Regresso da Seguradora, motivos justificativos.

Analisada a temática relativa aonexo de causalidade, passemos então à decomposição dos factos justificativos do direito de regresso da seguradora, ou seja, o porquê da necessidade da existência dessa faculdade detida por esta perante o segurado em determinadas situações, que acaba por determinar que não compete à seguradora comportar a obrigação de indemnização decorrente, no caso em análise, do acidente de viação.

Numa primeira instância, podemos referir que uma assunção da dita indemnização por parte da seguradora, extravasaria largamente o risco por si assumido aquando da celebração do contrato, já que nos casos concretos em que se verifica a existência da possibilidade do direito de regresso, fica evidente que o motivo dos mesmos consubstancia um alargamento substancial do risco inicialmente previsto, como é o caso do consumo de substâncias alcoólicas, o que nos levaria desde logo a considerar que o seguro não deveria cobrir tais valores.

Porém, caso a seguradora simplesmente não assumisse o valor indemnizatório, tal colocaria a vítima do acidente numa situação perfeitamente precária, já que atrasaria substancialmente a prontidão do pagamento do valor indemnizatório, que como bem sabemos, acontece de forma muito mais célere quando feito através da seguradora em contacto com a vítima ou seguradora da mesma (mesmo tendo em conta eventuais atrasos que se possam ocasionalmente verificar), fazendo assim todo o sentido que as cláusulas de exclusão contratuais se limitem à relação entre a seguradora e o responsável pelo acidente, deixando desde logo de parte a participação ou o prejuízo de qualquer terceiro.

Para além desta posição, entende-se ainda que a inexistência da figura do direito de regresso resultaria num enriquecimento injustificado do segurado, sendo que “O direito de regresso previsto no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de dezembro, é motivado pela ideia de enriquecimento injustificado de intervenientes em acidentes de viação à custa do segurador que cumpriu a obrigação de indemnização.”⁸⁶, e ainda que esse mesmo

⁸⁶ Acórdão do STJ de 07/12/1994, em SOARES, Adriano/ RANGEL DE MESQUITA, Maria José. Outubro de 2008. *Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Anotado e comentado*. [S.l.]. Almedina, pp. 136.

direito de regresso se reveste de um caracter punitivo, ou seja, que a gravidade do comportamento do agente se apresenta de tal maneira evidente, que surge a necessidade de demonstrar a esse mesmo agente e à sociedade em geral as consequências de tais atos⁸⁷, fazendo-se isso através do duro custo que geralmente acarretam tais acidentes e garantindo-se assim uma outra importante forma de prevenção rodoviária, já que, sem a existência desta figura do direito de retorno da seguradora “(...) o condutor poderia vir a tornar-se habitualmente imprudente, sempre descansado na existência e no funcionamento do seguro, que tudo pagaria (...)”, sendo que, “A motivação psicossociológica do direito de regresso é (...) o seu **efeito dissuasor** em relação à ligeireza ou à leviandade do condutor.”⁸⁸.

Por agora, versaremos sobre as causas justificativas do direito de regresso da seguradora, de forma a que melhor possamos compreender cada uma delas, apresentando obviamente diferentes posições acerca das mesmas.

Para isso, convém começarmos por verificar o que nos diz a lei, sendo que o artigo 27º do Decreto-Lei nº 291/2007 nos refere o seguinte:

“Direito de regresso da empresa de seguros

1 - Satisfeita a indemnização, a empresa de seguros apenas tem direito de regresso:

a) Contra o causador do acidente que o tenha provocado dolosamente;

b) Contra os autores e cúmplices de roubo, furto ou furto de uso do veículo causador do acidente, bem como, subsidiariamente, o condutor do veículo objecto de tais crimes que os devesse conhecer e causador do acidente;

c) Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos;

⁸⁷ Acórdão do STJ de 14/01/1997, em GARÇÃO SOARES, Adriano/ RANGEL DE MESQUITA, Maria José. Outubro de 2008. *Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Anotado e comentado*. [S.l.]. Almedina, pp.137. Veja-se também a posição de ALBUQUERQUE MATOS, Filipe. 2002. O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Alguns aspetos do seu regime jurídico: *Boletim da Faculdade de Direito*. Coimbra, pp. 353.

⁸⁸ GASPAR, Alfredo. abri1-maio 1990. A Alcoolemia do condutor do veículo seguro e o reembolso da seguradora: *Tribuna da Justiça*, nº 3. [S.l.]. pp. 95 e ss.

d) Contra o condutor, se não estiver legalmente habilitado, ou quando haja abandonado o sinistrado;

e) Contra o responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de queda de carga decorrente de deficiência de acondicionamento;

f) Contra o incumpridor da obrigação prevista no n.º 3 do artigo 6.º;

g) Contra o responsável civil pelos danos causados nos termos do n.º 1 do artigo 7.º e, subsidiariamente à responsabilidade prevista na alínea b), a pessoa responsável pela guarda do veículo cuja negligência tenha ocasionado o crime previsto na primeira parte do n.º 2 do mesmo artigo;

h) Contra o responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de utilização ou condução de veículos que não cumpram as obrigações legais de carácter técnico relativamente ao estado e condições de segurança do veículo, na medida em que o acidente tenha sido provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo;

i) Em especial relativamente ao previsto na alínea anterior, contra o responsável pela apresentação do veículo a inspeção periódica que, na pendência do contrato de seguro, tenha incumprido a obrigação de renovação periódica dessa apresentação, na medida em que o acidente tenha sido provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo.

2 - A empresa de seguros, antes da celebração de um contrato de seguro de responsabilidade automóvel, deve esclarecer especial e devidamente o eventual cliente acerca do teor do presente artigo.”

Ora, o primeiro exemplo de uma situação em que é aplicável a figura jurídica do direito de regresso verifica-se quando o segurado tenha dado origem ao acidente de forma dolosa, encontrando-se esta situação em específico plasmada no artigo 27º, nº1, alínea a) do Decreto-Lei nº 291/2007, também conhecido como regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

Neste caso, apesar do direito de regresso não poder simplesmente ser fundamentado ou baseado na culpa do agente, como já acima foi mencionado, tal não se aplica quando essa culpa for dolosa, prevendo o RJCS no seu artigo 46º, nº1, que caso o acidente tenha sido causado dolosamente pelo segurado, a seguradora não se encontra vinculada ao cumprimento da obrigação convencionada.

Esta possibilidade de direito de regresso prevista pela lei afigura-se de certa maneira bastante evidente, já que se a seguradora tivesse a obrigação de suportar o valor indemnizatório decorrente de um acidente provocado dolosamente pelo tomador do seguro,

estariamos a excluir um dos fundamentais e inerentes fatores do contrato de seguro, o risco.

Ainda assim, e apesar do acima exposto, alguma jurisprudência teima em considerar que quando o agente faz uso do seu veículo para, com dolo, infligir algum tipo de dano, não há lugar a uma cobertura por parte do seguro, não existindo assim, naturalmente, lugar para a verificação do direito de regresso da seguradora, afirmando que na realidade esta indicação do dolo como origem do direito de regresso, se aplica somente a casos de ações fraudulentas para com a seguradora.⁸⁹

Ora, tal não parece apresentar-se como viável já que, na minha ótica, o seguro de responsabilidade civil contratualizado pelo prevaricador deve de facto ser ativado nestes casos, detendo a seguradora por consequência, e por força da lei, o facultade de exercer o seu direito de regresso, caso contrário estaríamos aqui perante um claro benefício ao infrator e prejuízo da vítima da ação dolosa, até porque quando nos referimos a um acidente como tendo sido causado de forma dolosa, estamo-nos a referir a “todo o fenómeno ou acontecimento anormal decorrente da circulação de um veículo.”⁹⁰, sendo esta inclusive a posição atualmente dada como dominante, conforme confirma o Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 12/09/2012.

Convém ainda terminar por referir que, quando proposta a ação para exercício do direito de regresso por parte da seguradora, esta tem o ónus de provar a existência do dolo do tomador do seguro, cabendo a este provar que, apesar da sua responsabilidade no acidente, não terá atuado com dolo, mas apenas de forma negligente.

Abordado o primeiro exemplo de situações passíveis de exercício do direito de regresso por parte das seguradoras, passemos então ao segundo, previsto também no artigo 27º do Decreto-Lei nº 291/2007, desta vez no seu nº2.

⁸⁹ Acórdão do STJ de 13/03/2007, em GARÇÃO SOARES, Adriano/ RANGEL DE MESQUITA, Maria José. Outubro de 2008. *Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Anotado e comentado*. [S.l.]. Almedina, pp. 157.

⁹⁰ Acórdão do TRP de 18/01/2001, em ABRANTES GERALDES, António/ ESPÍRITO SANTO, Luís Filipe. 2011. *Responsabilidade Civil e Contrato de Seguro: Coletânea de Jurisprudência*. [S.l.], pp. 588.

Aí verificamos que a seguradora tem a faculdade de exercer o seu direito de regresso contra todos aqueles que se afigurem como autores materiais ou cúmplices do furto ou roubo do veículo que venha a causar o sinistro, e ainda contra o condutor desse mesmo automóvel, desde que devesse conhecer tais factos e seja o culpado do dito sinistro.

Quanto a esta situação em concreto não cabe acrescentar nada que a lei não já preveja de forma clara, antecipando o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel que os danos causados a terceiros pelos autores de roubo ou furto de uma qualquer viatura sejam cobertos pela seguradora, medida que mais uma vez tem em vista a segurança e celeridade do pagamento do valor indemnizatório ao lesado.

No entanto, como verificamos no artigo 503º, nº1 do Código Civil, a responsabilidade de indemnização do lesado recai sobre quem tem a direção efetiva do veículo, que neste caso seria o autor do roubo ou furto do mesmo, o que não se encontra de todo previsto ou coberto pelo contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, o que fundamenta o direito de regresso da seguradora e a observação desta situação em concreto pelo SORCA.

Assim, observamos uma vez mais a necessidade do legislador inserir na lei uma ferramenta capaz de acelerar os cumprimento das obrigações indemnizatórias perante o lesado, servindo mais uma vez como uma capa de proteção ao terceiro.

Contudo, existia ainda nesta situação uma questão perante a qual a lei se apresentava como omissa, nomeadamente a impossibilidade de reação por parte da seguradora perante os condutor que faça uso do veículo sem se apresentar como seu proprietário, que não o tenha também furtado ou roubado, mas deva ter conhecimento desse facto.

De forma a fazer face a esta circunstância particular, o legislador introduziu a responsabilidade subsidiária desse mesmo condutor, tendo a seguradora o ónus probatório e a necessidade de demonstrar a ilegitimidade do condutor do veículo, mas não existindo necessidade de demonstração da culpa do agente.

Do lado oposto, cabe ao condutor a demonstração de que tinha de facto legitimidade na condução do veículo ou, caso se trate de responsabilidade subsidiária do condutor, demonstrar o desconhecimento não culposo do furto ou roubo do veículo.

Passemos agora então a analisar a próxima causa justificativa de direito de regresso por parte da seguradora, sendo essa causa a condução sem habilitação legal ou quando se

verifique o abandono do sinistrado por parte do condutor, prevista na alínea d), do nº1 do artigo 27º do Decreto-Lei nº 291/2007 de 21 de agosto, ou seja, aqui estamos perante duas situações onde se verifica a possibilidade da seguradora exercer o seu direito de regresso.

No que concerne à falta de habilitação legal, a doutrina apresenta-se como bastante clara, já que facilmente se depreende que, na falta de habilitação legal para conduzir, o condutor não apresenta, regra geral, capacidades técnicas nem a prática necessária para conduzir de forma segura e em observância com as normas presentes e impostas pelo código da estrada, sendo que mesmo que, por ter adquirido tal experiência de forma não convencional ou mesmo ilegal, tal não poderia ser nunca tomado em conta pelo legislador, caso contrário teríamos um claro aproveitamento da lei e diversas justificações a demonstrar que apesar de não existir habilitação legal, existiria experiência em condução, não sendo consequentemente essa a causa do acidente e não havendo lugar ao direito de regresso, o que não pode ser possível.

Assim, neste caso em concreto, “(...) a Seguradora tem o ónus de alegar e provar apenas a falta de habilitação legal de condução e onexo de causalidade entre esse facto e a ocorrência do sinistro^{91,92}, sendo ambos os factos de demonstração relativamente simples, tanto pelo que já acima indicamos como pelo simples facto de, existindo culpa por parte do condutor, o tribunal deduzir imediatamente que tal se deve à falta de habilitação legal e consequente falta de habilitações técnicas, cuja presunção me parece perfeitamente adequada.

Ora, se no caso da falta de habilitação legal parece ser bastante evidente e unânime o direito de regresso por parte da seguradora, na temática relativa ao abandono do sinistrado já estamos perante uma hipótese mais particular e até distinta de todas as demais já aqui apresentadas, já que neste caso a seguradora apenas tem direito de regresso sobre o

⁹¹ Acórdão do TRP de 06/07/1998. Defendendo posição contrária vide RAMALHO SOUSA CHICHORRO, Manuela. 2011. *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*. [S.l.]. Coimbra Editora, pp. 213.

⁹² SOBREIRA, Nuno Almeida de Araújo. 2014. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Direito de Regresso da Seguradora e Sub-Rogação do FGA*, pp. 93.

montante indemnizatório do qual despendeu, relativo aos danos resultantes desse mesmo abandono e não há totalidade da indemnização paga ao lesado.

Apesar de tal parecer revestir uma certa injustiça ou estranheza, a verdade é que se se considera que, apesar do abandono consubstanciar uma elevada falta de moralidade e ética, ambas obviamente reprováveis tanto a nível social como jurídico, a verdade é que na altura do abandono os danos já estarão causados quase na sua totalidade e, caso não se verifique nenhuma das outras exceções, estarão completamente cobertos pela responsabilidade da seguradora, não fazendo portanto sentido atribuir à seguradora a faculdade de exercer o direito de regresso sobre valores indemnizatórios pelos quais é responsável em primeira instância.

Acresce que, o abandono do lesado por parte do causador do acidente não consubstancia por si só um dano resultante da circulação rodoviária, estando assim fora do escopo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, o que significa que essa essa cobertura desses danos por parte da seguradora, apenas se deve à necessidade de proteção do lesado e à relação evidente que se verifica entre a ação e o sinistro, já que a primeira não teria lugar sem o segundo.

Neste caso em concreto, no que concerne ao ónus de prova da seguradora ao exercer o seu direito de regresso, esta tem de provar que existiu uma agravação dos danos causados ao lesado, resultante do abandono por parte do segurado, abandono esse que se tem de verificar como doloso.

Já do prisma do condutor, de forma a não ser sujeito ao retorno do valor indemnizatório pago pela seguradora, tem de demonstrar que, ou não procedeu de facto ao abandono do lesado ou que esse abandono foi feito de forma negligente (com toda a dificuldade que tal prova acarreta). Ademais, pode ainda alegar que os danos que alegadamente resultaram do abandono, se teriam verificado de qualquer maneira, ou que já se verificariam aquando do mesmo.

De referir é ainda que, tal como já acima se mencionou e confirma o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 04/04/1995, apenas o abandono doloso dá lugar ao direito de regresso da seguradora, não sendo, no entanto, da mesma opinião Albuquerque Matos, censurando moralmente a conduta do abandono.

Contudo, parece-me uma mera reprovação ética da situação em concreto, não se afigura como suficiente para dar origem ao direito de regresso da seguradora e isentar a mesma da sua obrigação, resultante do contrato de seguro, opinião essa que é aliás

fundamentada e melhor explanada no Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 30/01/2007.

Abordaremos agora a próxima causa originária de direito de regresso da seguradora, que prevê a possibilidade de utilização dessa mesma figura contra o responsável civil por danos decorrentes da queda de carga que advenha de deficiência de acondicionamento, conforme prevê o artigo 27º do Decreto-Lei nº 291/2007, nomeadamente na alínea e) do seu nº1.

Ora, neste caso, e ao contrário de todas as prévias alíneas e eventualidades de direito de regresso mencionadas, existe a possibilidade de se verificar o exercício desse mesmo direito de regresso contra alguém que não seja o titular do seguro.

Esta hipótese, apesar de parece pouco convencional, sendo que de facto é, mas que facilmente se compreende já que, se analisarmos essa possibilidade em concreto, verificamos que o responsável pelo acondicionamento da carga pode perfeitamente, como acontece em muitíssimos casos, ser pessoa distinta do segurado, podendo aliás nem ter presenciado o sinistro ou ter conhecimento da ocorrência do mesmo até bastante tempo depois da sua concretização. Isto não deixa de implicar que esses danos resultantes do pobre acondicionamento da carga estejam sob o escopo da cobertura do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel.

Resta então saber como podemos aferir essa responsabilidade do mau acondicionamento da carga, ou seja, saber o se considera como sendo uma carga mal acondicionada. Para isso, devemos observar o artigo 56º do Código da Estrada, mais precisamente no seu número 3, que demonstra de forma explícita as obrigações relativas ao acondicionamento em causa, sobre as quais não nos alongaremos aqui, já que não é temática fundamental ao desenvolvimento desta dissertação.

Acabar apenas por referir, como previamente também fizemos acerca das anteriores causas originárias do direito de regresso da seguradora, que neste caso específico, a seguradora tem o ónus da demonstração do já mencionado acondicionamento deficiente da carga, assim como o responsável pelo mesmo, demonstrando ainda que esse acondicionamento foi determinante na produção do sinistro.

Por outro lado, o responsável do acondicionamento deve obviamente tentar demonstrar que procedeu conforme a legislação e prudência necessárias, que esse acondicionamento não foi fulcral na origem do sinistro ou ainda que, apesar desse acondicionamento, a queda da carga não se deveu à sua ação.

De seguida, versaremos sobre a próxima causa originária do direito de regresso da seguradora, resultante do incumprimento da obrigação prevista no artigo 6º, nº3 do Decreto-Lei nº 291/2007, conforme indicado no artigo 27º, nº1, alínea f) desse mesmo Decreto-Lei.

Neste caso em concreto, é previsto o direito de regresso das seguradoras contra os garagemistas, ou aqueles que a estes sejam equiparados, que não tenham procedido à subscrição do seguro obrigatório previsto no número 3 do artigo 6º já acima mencionado.⁹³

Ora, se analisarmos o disposto no artigo mencionado, verificamos que esses mesmos garagemistas estão forçados a segurar, no que à sua profissão e correspondente utilização dos veículos daí advinda diz respeito, a correspondente responsabilidade civil em que podem eventualmente incorrer, o que significa que estamos mais uma vez perante uma situação que em princípio não se afiguraria dentro do escopo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, apenas tal se verificando pela não exclusão desta situação por parte do artigo 14º do Decreto-Lei nº291 de 2007.

Assim, e em suma, “(...) a Seguradora do proprietário do veículo responsabiliza-se pelos danos causados e exerce o seu direito de regresso contra o garagemista ou equiparado, com o fundamento na sua responsabilidade e no incumprimento da obrigação de contratação de seguro próprio.”⁹⁴, ou seja, existe aqui mais uma vez uma responsabilização inicial por parte da seguradora que origina posteriormente o seu direito de regresso.

Posto isto, neste tipo de casos, a seguradora tem o ónus probatório de demonstrar que o garagemista não havia subscrito o dito seguro obrigatório e que, ademais, efetuava a condução do veículo em causa no âmbito da sua atividade profissional.

⁹³ SOARES, Adriano/ RANGEL DE MESQUITA, Maria José. Outubro de 2008. *Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Anotado e comentado*. [S.l]. Almedina, pp. 134.

⁹⁴ SOBREIRA, Nuno Almeida de Araújo. 2014. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Direito de Regresso da Seguradora e Sub-Rogação do FGA*, pp. 96.

Já do lado contrário, o garagemista, de forma a evitar a efetivação desse direito de regresso por parte da seguradora, deve tentar demonstrar que na realidade havia subscrito o seguro obrigatório ou que não efetuava a condução do veículo no âmbito da sua atividade profissional, mas sim por uma outra causa distinta, como uma possível locação ou comodato.

Como causa originária do direito de regresso da seguradora encontramos também a aplicável contra o responsável pelos danos causados nos termos do artigo 7º, nº1 do Decreto-Lei 291/2007, aplicável também de forma subsidiária à responsabilidade prevista na alínea b), à pessoa responsável pela guarda do veículo cuja negligência tenha originado o crime previsto no nº2 do artigo acima mencionado, encontrando-se esta possibilidade prevista no artigo 27º, nº1, alínea g) do Decreto-Lei em análise.

Sobre esta temática, uma vez mais, não nos alargaremos muito, importando apenas referir que esta alínea g), como se pode depreender da descrição acima exposta, versa acerca duas situações distintas, ambas passíveis da aplicação do direito de regresso por parte da seguradora.

No caso da primeira situação prevista, estamos perante uma causa de direito de regresso, no sentido em que, quando o acidente tenha sido provocado por um garagemista pela condução do veículo fora do âmbito dos poderes que lhe foram conferidos pelo proprietário do veículo, a seguradora não pode simplesmente demarcar-se do pagamento do valor indemnizatório e da responsabilidade contratual advinda do seguro contratado pelo primeiro, podendo no entanto exigir o retorno dessa mesma indemnização, na sua totalidade.

Já a segunda situação acima prevista, afigura-se um pouco mais complexa, pois quando essa situação se consubstancie num sinistro posterior a roubo ou furto de um veículo que no momento se encontrasse ao cuidado de um garagemista, responde em primeiro lugar o seguro especial de garagemista, tal como na situação anterior, porém, a seguradora tem depois direito de regresso contra o autor do roubo ou furto, tendo também de forma subsidiária contra o condutor conhecedor da prática do crime e ainda, também de forma subsidiária, contra o garagemista pela eventual negligência no cuidado do veículo.

Avançando novamente, e como mais uma causa originária do direito de regresso da seguradora temos a oponível ao responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de acidente cuja ocorrência ou potencial agravamento se tenha devido a um

incorreto funcionamento do veículo, quando este não apresente o cumprimento dos requisitos legais e técnicos no que às suas condições de segurança diz respeito, conforme previsto e descrito no artigo 27º, n.º 1, alínea h) do Decreto-Lei n.º 291/2007.

Neste caso o legislador prevê, como se depreende da alínea acima citada, o direito de regresso da seguradora nas situações em que o acidente resulte do incumprimento das obrigações de manutenção técnica do veículo, quando esse incumprimento se demonstre como causa do mau funcionamento do veículo, sendo esse direito de regresso exercício contra o responsável pelo cumprimento dessas obrigações de manutenção, que pode ser alguém que não o condutor efetivo do mesmo.

Esta possibilidade de direito e regresso prevista pelo legislador existe devido ao elevado aumento do risco originário pelo descuido nas obrigações de manutenção legalmente estabelecidas já que facilmente se depreende que a falha de manutenção do veículo em causa esteja intrinsecamente relacionada com uma possível ocorrência de sinistro.

De referir ainda que, no âmbito da ação de regresso a seguradora tem de demonstrar e provar a ligação direta, ou nexos de causalidade, entre a falta de manutenção e consequente problema técnico do veículo, e o acidente em si, podendo o segurado, por outro lado, evitar esse mesmo direito de regresso se lograr demonstrar o sinistro não foi não encontrou na realidade um correlação com uma eventual falha mecânica do veículo, ou ainda, que o referido sinistro teria ocorrido independentemente da falha de manutenção alegada pela seguradora, o que se afigura, em muitos casos, de difícil demonstração.

Antes de passarmos à análise da alínea, dentro das agora mencionadas, que mais relevo apresenta no âmbito desta dissertação, faremos ainda referência a uma outra causa originária de direito de regresso da seguradora, presente na alínea i) do n.º 1 do artigo 27º do Decreto-Lei n.º 291/2007, que faz uma menção em especial relativamente ao previsto na alínea e situação anteriores, sendo ela resultante do incumprimento da inspeção periódica obrigatória, contra o responsável por esse mesmo incumprimento, quando daí tenha advindo o acidente, ou quando o mesmo tenha apresentado piores consequências em virtude de tal facto.

Neste caso é prevista a possibilidade da seguradora exercer o direito de regresso, nos casos em que o sinistro resulte de mau funcionamento do veículo, perante aquele que se apresente como responsável pela apresentação do veículo à inspeção periódica

obrigatória, ou seja, o proprietário ou aquele que apresente posse legítima do veículo em causa, conforme prevê o Decreto-Lei nº 144/2012, de 11 de julho.

Não nos estenderemos muito mais acerca dessa situação em particular, faltando apenas fazer referência à ação de regresso em específico, na qual a seguradora deve demonstrar, para além da falha no cumprimento na apresentação do veículo à competente inspeção periódica obrigatória, o nexo de causalidade entre a falha mecânica do veículo e o acidente em si, tal como na situação anteriormente referida.

Já no caso do responsável, de forma a não ver como procedente a ação de regresso, deve demonstrar que a apresentação do veículo a inspeção foi de facto realizada, ou que o sinistro não teve origem dessa mesma falha da sua parte.

Passemos agora, finalmente, e recuando um pouco na ordem das alíneas até agora mantida, à causa originária do direito de regresso da seguradora, mais relevante para esta dissertação, ou seja, a oponível ao condutor quando este tenha dado origem ao acidente e efetuar a condução e apresente um consumo de substâncias alcoólicas que se traduza numa taxa e álcool no sangue superior àquela que já referimos ser a prevista a nível legal, assim como quando demonstre que haja procedido ao consumo de narcóticos, estupefacientes ou equivalentes, prevista na alínea c) do nº1 do artigo 27º do Decreto-Lei 291/2007.

Como se pode facilmente depreender, até por tudo o que já previamente foi escrito no decurso desta dissertação, esta alínea prevê a possibilidade de recurso ao direito de regresso por parte da seguradora, nos casos em que o condutor apresente uma taxa de álcool no sangue superior à legalmente permitida, sendo também aplicável a situações em que se verifique o consumo de estupefaciente, outras drogas ou produtos tóxicos, sendo que não nos debruçaremos sobre estes últimos em particular já que se enquadram também no que referimos acerca do consumo de álcool, nomeadamente na aplicação prática e com as devidas adaptações.

A situação prevista nesta alínea, para além de toda a controvérsia que já foi sendo mencionada e continuará a ser no decurso da presente dissertação, apresenta-se na minha ótica como mais significativa em relação às demais, motivo que aliás levou a que fosse a eleita como temática específica desta dissertação.

Nestes casos estamos perante uma escolha consciente por parte do condutor de alterar o seu estado mental, aumentando assim substancialmente a probabilidade de ocorrência do sinistro e diminuindo também de forma substancial a capacidade do condutor de evitar esse sinistro, algo que acaba por não acontecer nas restantes situações

presentes nas alíneas supra mencionadas, já que, apesar de todas elas advirem de uma forma ou outra de uma falha no comportamento de algum indivíduo, a verdade é que, em princípio, essas falhas ocorreram em plena consciência do indivíduo em causa, algo que não se verifica aquando do consumo exagerado de substâncias alcoólicas, ou seja, imaginemos a situação que anteriormente referimos, em que o sinistro resulta duma falha do veículo provocada por falta de apresentação do mesmo à inspeção periódica obrigatória, neste caso, a probabilidade de ocorrência do sinistro, apesar da falha do veículo, acaba, na minha opinião, por revestir uma inferior probabilidade do que no caso agora em análise, já que, mesmo que exista essa tal falha mecânica, se o indivíduo apresentar perfeitas condições mentais e físicas, pode reagir de forma mais rápida e eficaz para evitar o acidente, do que no caso do indivíduo que apresente uma taxa de alcoolemia superior aos limites legalmente estabelecidos, caso em que tanto a capacidade de reação como a eficácia da mesmas, são largamente reduzidos.

Ademais, esta alínea parece conter em si, mais que uma “mera” situação passível de direito de regresso por parte da seguradora, uma função preventiva e punitiva, advinda do elevadíssimo número de sinistros e mortes ocorridos em virtude do consumo excessivo de substâncias alcoólicas, algo que não é referido de forma explícita na alínea em si, já que a principal função do direito de regresso é, como já mencionado em praticamente todas as alíneas anteriormente expostas, garantir a indemnização e a proteção da vítima, garantindo também a responsabilização do segurado por um risco que não está previsto no seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, mas que está claramente presente na génese desta norma.

Quanto à ação de regresso em si, aqui torna-se mais difícil resumir de forma sucinta, como fizemos com as anteriores alíneas, o que devem a seguradora e o segurado fazer ou demonstrar para proceder ou evitar o direito de regresso, devido às várias posições doutrinárias já explanadas e que continuaremos a referir no decorrer desta dissertação, sendo que na nossa opinião, como fomos demonstrando, deve de facto ser demonstrado pela seguradora o nexo de causalidade entre o consumo de álcool e a produção do acidente, sendo porém esse nexo de causalidade perfeitamente evidente a partir do momento em que seja provado o consumo de substâncias alcoólicas superior à taxa legal por parte do segurado, já que a grande maioria dos acidentes ocorridos em que uma das partes apresente essa taxa de alcoolemia seriam evitáveis caso o condutor se apresentasse em perfeitas condições, conforme confirmado pelos peritos médicos e científicos normalmente chamados a tribunal nesse tipo de ações.

12. O direito de regresso da seguradora e o contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel

Após expostas as causas originárias do direito de regresso da seguradora previstas no Decreto-Lei nº291/2007, faremos agora uma pequena análise a esse mesmo direito de regresso, tentando perceber o porquê da sua inclusão no diploma legal acima mencionado.

Ora, essa análise pode ser resumida a uma simples pergunta: não seria mais simples substituir este direito atribuído à seguradora de exigir de outrem o reembolso do pagamento do valor indemnizatório efetuado por uma simples exclusão da cobertura do seguro nos casos das alíneas previamente mencionadas? Isto porque, na realidade, em ambas as situações, não se pretende que seja a seguradora a suportar o valor indemnizatório, ou seja, o prejuízo do valor pago nunca vai recair sobre a seguradora.

Na nossa ótica a resposta a esta pergunta tem obrigatoriamente de ser negativa visto que, conforme também já foi sendo mencionado no decorrer da presente dissertação, o principal motivo que leva à existência deste direito de regresso da seguradora nos casos legalmente previstos e já explanados, é a proteção da vítima do acidente que, não estando protegido pelo contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, se veria como manifestamente lesado e prejudicado no período de tempo que tardasse a ser pago o valor indemnizatório pelo causador do sinistro, algo que a seguradora minimiza em larga escala.

Assim, se é certo que na teoria estas causas de direito de regresso poderiam passar a ser simplesmente excluídas do contrato de seguro em análise, a previsão desta figura pelo legislador confere uma muito maior proteção ao lesado, transferindo, pelo menos de forma inicial, a obrigação do cumprimento do pagamento do valor indemnizatório para uma entidade que, na grande maioria dos casos, apresenta um muito mais elevado poderio financeiro em relação ao responsável pelo sinistro.

13. O regime processual do direito de regresso.

Falemos agora de um aspeto mais prático da aplicação do direito de regresso, a tramitação processual do mesmo.

Ora, como já sabemos, aquando da ocorrência de um sinistro, tem direito o lesado ao pagamento de um valor indemnizatório por parte do lesante, de forma a suprir o prejuízo a si (ao lesado) causado, pagamento esse que numa situação dita normal, caberia ao lesante.

Contudo, como também já sabemos, com a subscrição do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, o segurado transferiu a sua responsabilidade civil para a esfera jurídica da seguradora, ficando esta encarregada de efetuar o pagamento de eventuais valores indemnizatórios, até ao montante previsto no contrato de seguro, facto que explica o dever da ação de responsabilidade civil ser intentada contra a seguradora, conforme prevê o artigo 64º, nº1 do Decreto-Lei nº291/2007, nomeadamente na sua alínea a), como forma de garantir uma melhor tutela e proteção dos interesses do lesado, isto claro sem impedir a seguradora de provocar a intervenção do lesante, conforme prevê também o artigo 64º, nº5 do Decreto-Lei nº 291/2007.

A situação acima descrita é no entanto aplicável aos casos em que o valor do pedido não exceda o capital mínimo obrigatoriamente seguro, sendo que, nos casos em que esse pedido exceda o acima descrito essa ação deve ser intentada “contra a seguradora e o responsável civil em litisconsórcio necessário passivo”⁹⁵, conforme previsto pelo artigo 64º, nº1, alínea b) do diploma legal já mencionado.

Ainda não se encontram no entanto, nesta fase, preenchidos todos os requisitos para surgir o direito de regresso da seguradora, sendo necessário para tal que a seguradora seja

⁹⁵ SOBREIRA, Nuno Almeida de Araújo. 2014. Dissertação apresentada à FDUC: Ciências Jurídico-Civilísticas. Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Direito de Regresso da Seguradora e Sub-Rogação do FGA, pp. 83.

condenada nessa primeira ação ao pagamento do valor indenizatório, surgindo aí sim a faculdade da seguradora instaurar a respetiva ação de regresso contra o responsável pelo sinistro, onde o ónus probatório variará conforme a situação de direito de regresso a qual diga respeito, conforme já anteriormente exposto.

14. O Decreto-Lei nº 522/85, de 31 de dezembro.

Antes de mais, cumpre começar por mencionar que o Decreto-Lei acima plasmado já se encontra devidamente revogado, não estando, portanto, em vigor nos dias que correm.

Contudo, tal facto não inibe que se faça, como aqui se pretende, uma análise do disposto no mesmo, nomeadamente no que ao tema em narração diz respeito, já que, a observação do passado é, não raras vezes, a melhor forma de compreender e dissecar os problemas que nos surgem no presente.

Posto isto, fruto da institucionalização do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e da necessidade de aperfeiçoar e reforçar esta medida de cariz social inquestionável, nomeadamente no que concerne à defesa os interesses dos lesados em acidentes de viação, e de forma a dar cumprimento aos regulamentos normativos comunitários que na época despontam sobre esta matéria, surge o Decreto-Lei nº 522/85 de 31 de dezembro.

Com este Decreto-Lei, para além dum enquadramento normativo na linha da justiça social que caracteriza o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, aparece-nos também aquela que é a norma que acaba por dar início à discussão da temática em análise no território nacional, o artigo 19º, mais exactamente a sua alínea c).

Ora, é referido no artigo *supra*, intitulado de “Direito de Regresso da Seguradora” *ipsis verbis* o seguinte:

“Satisfeita a indemnização, a seguradora apenas tem direito de regresso:

- a) Contra o causador do acidente que o tenha provocado dolosamente;
- b) Contra os autores e cúmplices de roubo, furto ou furto de uso do veículo causador do acidente;
- c) **Contra o condutor, se este não estiver legalmente habilitado ou tiver agido sob a influência do álcool, estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos, ou quando haja abandonado o sinistrado;**
- d) Contra o responsável civil por danos causados a terceiros em virtude de queda de carga decorrente de deficiência de acondicionamento;
- e) Contra o tomador do seguro, nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 162/84, de 18 de maio;
- f) Contra o responsável pela apresentação do veículo a inspeção periódica que não tenha cumprido a obrigação decorrente do disposto no n.º 2 do artigo 36.º do Código da

Estrada e diplomas que o regulamentam, exceto se o mesmo provar que o sinistro não foi provocado ou agravado pelo mau funcionamento do veículo.”

Facilmente se pode depreender pelo artigo acima citado, e cuja transcrição me parece essencial para uma correta demonstração das distinções entre o passado e o presente do direito de regresso, que, apesar da norma citada prever expressamente o direito de regresso da seguradora contra o condutor que tiver agido sob a influência do álcool, a letra o texto é tudo menos objetiva no que diz respeito a indicar expressamente o que é em concreto esse “agir sob influência do álcool”, o que acaba por se vir a traduzir num problema, dando origem a diferentes interpretações e aplicações da mesma norma e a uma consequente divisão da doutrina e da jurisprudência.

Nesse âmbito, aparece-nos a primeira visão interpretativa sobre a norma, a visão de que a mesma exige, na sua substância, uma demonstração por parte da seguradora que exigir do condutor o direito de regresso, do nexos de causalidade entre o acidente e o consumo do álcool do condutor, ou seja, interpreta-se aqui que a seguradora tem o ónus da prova de demonstrar que o acidente se deu única e exclusivamente devido ao facto do condutor se encontrar embriagado, não tendo o mesmo ocorrido caso este não se encontrasse nesse estado psíquico.

Pelo contrário, defende a outra parte da jurisprudência que não é intenção do legislador, nem expressa nem tácita, a necessidade de demonstração do nexos de causalidade mencionado, bastando à seguradora demonstrar perante o tribunal de que o condutor se encontrava sob o efeito de bebidas alcoólicas e tinha assim portanto agido “sob a influência do álcool”.

Como se pode então perceber, o consenso em relação ao tema era perfeitamente inexistente, o que levou a que esse problema se prolongasse durante longos anos sem solução visível, ficando em aberto a discussão sobre a necessidade da demonstração do nexos de causalidade entre o acidente de viação e a condução sob o efeito de álcool.

15. O Acórdão Uniformizador de Jurisprudência nº6 de 2002[1]

Após cerca de dezassete penosos anos de divergência em relação ao tema, com todas as consequências que daí advêm no que diz respeito às decisões dos tribunais e à insegurança jurídica sentida pelas partes nestes casos em concreto, surge, finalmente, um ponto de ordem sobre o assunto, com o acórdão uniformizador de jurisprudência nº6/2002.

Este acórdão surge no âmbito do processo 3470/2001, um processo muito conhecido da população em geral nessa altura, e define em termos bastante resumidos exatamente o seguinte: “A alínea c) do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de dezembro, exige para a procedência do direito de regresso contra o condutor por ter agido sob influência do álcool o ónus da prova pela seguradora do anexo de causalidade adequada entre a condução sob o efeito do álcool e o acidente.”

Este acórdão vem portanto, de forma algo tardia na minha ótica, estabelecer um consenso na jurisprudência e na doutrina sobre a matéria, passando então a ser necessário que as seguradoras, de forma a terem direito de regresso sob os segurados nestes casos em específico, demonstrem o nexo de causalidade adequada entre o acidente e a condução sob o efeito de álcool.

Esta decisão, apesar de mal aceite pelos defensores de que o nexo de causalidade não é de necessária demonstração no que ao direito de regresso da seguradora diz respeito, vem de certa forma “acalmar as águas” e definir uma orientação pela qual os tribunais se passam a reger.

16. O Decreto-Lei nº 291/2007 de 21 de agosto e a Jurisprudência

Quando tudo parecia de certa forma pacífico devido ao acórdão uniformizador de jurisprudência previamente citado, eis que surge o Decreto-Lei 291 de 21 de agosto de 2007, relativo ao “Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel”.

Este decreto encontra-se ainda hoje em vigor e veio levantar novamente a discussão sobre a qual nos a debruçamos, sendo que é revogado o Decreto-Lei nº 522/85 de 31 de dezembro e passa a ficar plasmado no artigo 27º deste mesmo diploma o seguinte:

“c) Contra o condutor, quando este tenha dado causa ao acidente e conduzir com uma taxa de alcoolemia superior à legalmente admitida, ou acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas ou produtos tóxicos;”

Ora, como se pode verificar através da citada alínea c), devidamente assinalada, o legislador vem aqui, novamente, abordar a questão do direito de regresso da seguradora, modificando a norma previamente em vigor e dando ênfase, no meu entender, em conjugação com o consumo de substâncias alcoólicas, à causa do acidente.

Este diploma veio novamente levantar a questão sobre a necessidade, ou falta dela, de demonstração do nexo de causalidade, já atrás referido, por parte da seguradora, já que nada na letra da lei nos permite retirar que esse nexo de causalidade adequada seja de facto necessário para que a seguradora tenha direito de regresso sob segurado.

De forma a que a exposição desta temática seja de mais fácil compreensão começemos então por analisar o caso concreto do Acórdão da Relação de Coimbra de 15/09/2015, bem demonstrativo da divergência de opinião sobre o tema que ainda hoje subsiste.

No caso *sub júdice* no acórdão previamente referido, temos então o caso de uma seguradora (A) que intenta uma ação contra o seu segurado (B), para que lhe sejam pagos 21.307,38€ acrescidos de juros de mora à taxa legal em vigor.

Foi dado como provado na primeira instância que B teve de facto culpa no acidente, e que a taxa de álcool no sangue deste mesmo condutor era de 1,34g/l, superior portanto quer aos 0,5g/l máximos legalmente previstos no artigo 81º nº2 do código da estrada, onde: “Considera-se sob influência de álcool o condutor que apresente uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l ou que, após exame realizado nos termos previstos no presente Código e legislação complementar, seja como tal considerado em relatório

médico.”, quer em relação aos 1,2g/l a partir dos quais é mesmo considerado como criminalmente punível a condução sob o efeito dessa quantidade de álcool no sangue.

B foi então condenado na primeira instância e ação foi dada como totalmente procedente.

Inconformado, recorre então B para o Tribunal da Relação de Coimbra, sustentando essencialmente que a existência do Direito de Regresso da seguradora pressupõe a demonstração por parte da mesma do nexos causal entre o acidente e a condução sob o efeito de álcool.

Ora, como já se pode verificar pelo objeto do recurso neste caso tão recente, o problema da necessidade de demonstração do nexos de causalidade encontra-se bem presente nos tribunais nos dias de hoje, existindo novamente uma grande divisão no que diz respeito à avaliação deste tema, sendo que temos novamente, como há cerca de trinta anos atrás, uma divisão no que concerne a este assunto.

Num dos lados desta divisão temos, mais uma vez, os que acreditam que a demonstração do nexos de causalidade adequada entre o acidente e o consumo de álcool é de demonstração necessária por parte das seguradoras neste tipo de situações, como se pode verificar pela opinião e decisão dos acórdãos do Tribunal da Relação do Porto de 19 de janeiro de 2012, de 15 de janeiro de 2013 e de 16 de maio de 2013, assim como pelo Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 06 de julho de 2011.

Nestes casos, entendem os Tribunais que o Acórdão Uniformizador de Jurisprudência nº6 de 2002[1], mantem, na sua génese, atualidade e pertinência, e entendem que a segurador tem o ónus da prova do nexos de causalidade já extensamente mencionado.

Este entendimento prender-se-á, no meu entender, para além da óbvia interpretação dada à lei em particular e à pertinência do acórdão uniformizador de jurisprudência supra citado, com uma tentativa de proteção daquela que parece ser a parte mais fraca neste tipo de situações, o segurado, visto que não se consubstancia de qualquer facilidade, para o comum dos cidadãos, o pagamento de quantias como a que foi peticionada por exemplo no acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 15 de setembro de 2015.

Do lado contrário da moeda, encontramos, como aquando da problemática levantada pelo Decreto-Lei nº 522/85 de 31 de dezembro, a parte da doutrina e jurisprudência que acreditam e defendem que a demonstração deste nexos de causalidade não é de todo necessária neste caso em particular, já que não tem qualquer correspondência

à letra da lei e não se presume que a vontade do legislador tenha tido esse sentido aquando da elaboração da norma e do respetivo diploma.

De acordo com esta segunda visão temos por exemplo, os Acórdãos do Tribunal da Relação do Porto de 13 de dezembro de 2011, do Tribunal da Relação de Coimbra de 08 de maio de 2012, de 21 de maio de 2012, de 22 de janeiro de 2013 e de 01 de julho de 2014, que defendem então, como já mencionei, que não compete de facto à seguradora a prova do nexo de causalidade adequada entre o acidente e a condução sob o efeito de álcool, pelos motivos já acima mencionados.

De anuência com esta perspetiva temos então, e retomando o exemplo prático *supra*, o Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 15 de setembro de 2015, que conclui que “A necessidade de efetiva demonstração desse nexo de causalidade era, de facto, uma questão controversa no domínio da vigência do Dec. Lei 522/85, de 31/12 (entretanto revogado) e em cujo art. 19º, alínea c), se dispunha que, satisfeita a indemnização, a seguradora tinha direito de regresso “contra o condutor, se este não estiver legalmente habilitado ou tiver agido sob a influência do álcool...”.”, referindo ainda que “De facto, com base na expressão “agido sob a influência do álcool”, que era utilizada pelo legislador, uma boa parte da nossa jurisprudência entendia que o direito de regresso da seguradora pressupunha a alegação e prova – a efetuar pela seguradora – do nexo de causalidade entre o acidente e a condução sob a influência do álcool; não bastaria demonstrar que o acidente havia sido imputável ao referido condutor, sendo ainda necessário demonstrar que a eclosão do acidente se havia ficado a dever à taxa de alcoolemia que o condutor apresentava.

Havia, porém, quem tivesse entendimento diferente, considerando não ser necessária a alegação e prova de tal nexo de causalidade e que o direito de regresso decorria da mera condução sob o efeito do álcool.”, terminando com a seguinte afirmação: “parece-nos, salvo o devido respeito pela opinião contrária, ser de adotar o entendimento de que, no domínio da atual legislação, não é necessária a alegação e prova do nexo de causalidade entre o estado de alcoolemia em que o condutor circulava e a eclosão do acidente, bastando a demonstração de que o acidente ocorreu por culpa do condutor que conduzia com taxa de alcoolemia superior à permitida.”

Resumindo, neste caso em concreto concluiu o Tribunal (e bem, a meu ver), que para se verificar o direito de regresso da seguradora não é necessária a demonstração do nexo da causalidade entre o acidente e a condução sob a influência de álcool, mas sim a verificação dos dois pressupostos explícitos presentes na lei, ou seja, a seguradora tem

apenas o ónus de provar que o condutor teve culpa no acidente e que conduzia com uma taxa de álcool superior à legalmente permitida, o que se verificou com clareza na situação sob escrutínio, tendo sido dada a ação como totalmente procedente em relação ao pedido da autora no que a este caso diz respeito.

17. Conclusão

Concluindo, partilho completamente da opinião de que não é necessário nos dias de hoje e face à legislação atualmente em vigor, a demonstração por parte da seguradora do nexo de causalidade entre o acidente e a condução sob o efeito de álcool já que, de encontro com as regras gerais de interpretação da lei previstas no artigo 9º do Código Civil, segundo o qual “a interpretação não deve cingir-se à letra da lei, mas reconstituir a partir dos textos o pensamento legislativo”, devendo a mesma ter em conta a “unidade do sistema jurídico, as circunstâncias em que a lei foi elaborada e as condições específicas do tempo em que é aplicada”, não podendo contudo “ser considerado pelo intérprete o pensamento legislativo que não tenha na letra da lei um mínimo de correspondência verbal, ainda que imperfeitamente expresso”.

Não tendo portanto, como aliás já referi, nenhuma correspondência verbal à letra da lei a necessidade de demonstração desse nexo de causalidade, exigindo apenas a norma que, para além da taxa de álcool evidentemente, se demonstre que o condutor deu causa ao acidente, não sendo feita qualquer referência ao facto desse “dar causa” ter de estar relacionado com taxa de alcoolemia de que é portador o condutor.

Para além disso, parece óbvio que o legislador, conhecedor das divergências existentes previamente ao acórdão uniformizador de jurisprudência de 2002, caso tivesse intenção de que fosse necessária a demonstração desse nexo de causalidade, ou não teria alterado a letra da lei, como aliás fez com outras alíneas desta mesma norma e até do próprio diploma, deixando a situação no estado pacífico e jurisprudencialmente fixado em que se encontrava, ou teria feito de forma explícita referência a esse já exaustivamente referido nexo de causalidade.

Não o tendo feito, parece sim que o legislador tentou, com a alteração desta norma, afastar-se desse acórdão uniformizador de jurisprudência e da legislação anterior, regulando este tipo de situações em termos diversos, nomeadamente através da simples exigência da demonstração da causa do acidente e da taxa de alcoolemia.

Parece-me, para terminar, que o legislador agiu corretamente ao fazer esta alteração, já que, para além do facto de ser obviamente muito difícil às seguradoras demonstrar o nexo de causalidade adequada por outra forma que não a testemunhal por parte de especialistas da matéria, que ainda assim fazem apenas um reconhecimento dos efeitos do álcool no ser humano em geral, não podendo avaliar de forma exata o caso concreto, ainda me parece que o legislador, e bem, quis com esta alteração acrescentar um

carácter punitivo ao nível da responsabilidade civil do condutor, de forma a tentar regular e deixar de pré-aviso quem se vir tentado a prevaricar neste âmbito, tentando assim, o legislador, acabar ou pelo menos reduzir um problema que vem flagelando largamente as estradas do nosso país, como é o caso da condução sob o efeito do álcool.

18. Bibliografia citada

ABRANTES GERALDES, António/ ESPÍRITO SANTO, Luís Filipe. 2011. Responsabilidade Civil e Contrato de Seguro: *Coletânea de Jurisprudência*. [S.l].

ALBUQUERQUE MATOS, Filipe. 2002. O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Alguns aspetos do seu regime jurídico: *Boletim da Faculdade de Direito*. Coimbra.

ALMEIDA COSTA, Mário Júlio/ MENEZES CORDEIRO, António. 1991. *As cláusulas contratuais gerais - Anotação ao Decreto-lei nº 446/85, de 25 de outubro*. Coimbra. Almedina.

ALMEIDA COSTA, Mário Júlio. 2001. *Direito das Obrigações*. 9ª ed. Coimbra, Almedina.

ANTUNES VARELA, João Matos. 1997. *Das Obrigações em Geral - volume II*. 7ª ed. Coimbra. Almedina.

ANTUNES VARELA, José de Matos. 2008. *Das Obrigações em Geral - volume I*, 10ª ed. [S.l]. Almedina.

BERR, Claude-J. GROUDEL, Hubert. 1993. *Droit des Assurances*. 6ª ed. [S.l]. Editions Dalloz. 1993

CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antoni de. 1779. *Memorias históricas sobre la marina comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona - Tomo II*. Madrid. Imprensa de D. Antonio de Sancha

CARVALHO, Ruy de. 2007. *Acerca das antigas leis de Seguros*. Lisboa.

D'ORS, Álvaro. 1950. *Anuario de Historia del Derecho Español*. Ed. 20ª. Madrid.

ENNECCERUS, Ludwig. 1 de janeiro de 1954. *Recht der Schuldverhältnisse*. 14ª ed. [S.l]. Mohr.

FONTAINE, Marcel. 2006. *Droit des assurances*. 3ª ed. [S.l]. Larcier.

GALLIX, Lucien. 1985. *Était une Fois' Assurance*. Paris. L'Argus.

GALVÃO TELLES, Inocêncio. 2002. *Manual dos contratos em geral*. 4ª ed. Coimbra, Coimbra Editora.

GASPAR, Alfredo. abril-maio 1990. A Alcoolémia do condutor do veículo seguro e o reembolso da seguradora: *Tribuna da Justiça*, nº 3.

GERNET, Louis. 1954. *Démosthènes, Plaidoyers Civiles – Tomo I*. Paris. Société d'Édition Les Belles Lettres.

HEITOR CONSCIÊNCIA, Eurico. 2002. *Sobre acidentes de viação e seguro automóvel: revista atualizada e ampliada*. 2ª Ed. [S.l]. Almedina.

HEITOR CONSCIÊNCIA, Eurico. 2003. *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*. [S.l]. Almedina.

LAMBERT-FAIVRE, Yvonne. 1998. *Droit des Assurances*. 10^a ed. Paris. Editions Dalloz.

LAMBERT-FAIVRE, Yvonne. 2001. *Droit des assurances*. 11^a ed. Paris. Editions Dalloz.

LARENZ, Karl. 1987. *Lehrbuch des Schuldrechts*, volume I – Parte Geral. 14^a ed. Munique. Verlag C.H. Beck.

LOPES, Maria Clara. 1987. *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*. [S.l] Imprensa Nacional Casa da Moeda.

MAESTRO, Manuel. 1991. *Cuna del Seguro Español*: documento da Biblioteca da Catalunha, Arquivo do Consulado do Mar. Madrid. Sede Editorial S.A.

MENEZES LEITÃO, Luís. 2017. *Direito das Obrigações* - volume I. 14^a ed. Coimbra. Almedina.

MOITINHO DE ALMEIDA, José Carlos. 1971. *O contrato de seguro no Direito Português e Comparado*. Lisboa. Sá da Costa.

MOITINHO DE ALMEIDA, José Carlos. Maio de 2009. *Contrato de seguro - Estudos*. Coimbra. Coimbra Editora.

MURRAY, A. T. 1936. *Demosthenes IV, Private Orations*. Cambridge, Massachusetts. Harvard Business Press.

PINTO OLIVEIRA, Nuno Manuel. 2011. *Princípios de Direito dos Contratos*. [S.l] Coimbra Editora.

RAMALHO SOUSA CHICHORRO, Manuela. 2011. *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*. [S.l]. Coimbra Editora.

ROMANO MARTINEZ, Pedro. 2006. *Direito dos Seguros*, Cascais, Principia.

ROMANO MARTINEZ, Pedro. 2006. Cláusulas contratuais gerais e cláusulas de limitação ou de exclusão da responsabilidade no contrato de seguro: *Scientia Iuridica* - Tomo LV, nº306.

ROMANO MARTINEZ, Pedro/ VASQUES, José. Janeiro de 2009. *Lei do Contrato de Seguro Anotada*. Coimbra. Almedina.

SANTOS, Mário Luís Fernandes dos. *Direito de Regresso da Seguradora no Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Condução sob a influência do álcool*. Dissertação apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de

Coimbra no âmbito do 2º Ciclo de Estudos em Direito em Ciências Jurídico-Civilísticas. Coimbra. 152 páginas. 2013.

SANTOS JUSTO, António. 2007. *Nos 20 anos do Código das Sociedades Comerciais: Separata do Volume II*. [S.l.]. Coimbra Editora.

SINDE MONTEIRO, Jorge Ferreira. Abril/junho de 2003. Anotação ao Acórdão de Uniformização de Jurisprudência nº 6/2002, de 28 de maio, Proc. 3470/01- 2ª Secção: *Cadernos de Direito Privado*, nº 2, [S.l.].

SOARES, Adriano/ RANGEL DE MESQUITA, Maria José. Outubro de 2008. *Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Anotado e comentado*. [S.l.]. Almedina.

SOBREIRA, Nuno Almeida de Araújo. *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel: Direito de Regresso da Seguradora e Sub-Rogação do FGA*. Dissertação apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra no âmbito do 2º Ciclo de Estudos em Direito em Ciências Jurídico-Civilísticas. Coimbra. 117 páginas. 2014.

SOUSA RIBEIRO, Joaquim de. 1999. *O problema do contrato, as cláusulas contratuais gerais e o princípio da liberdade contratual*. Coimbra. Almedina.

VASQUES, José. Janeiro de 1999. *Notas para uma Teoria Geral*. [S.l.]. Coimbra Editora.

VERA-CRUZ PINTO, Eduardo. 2005. *RFDUL*, vol. XXXIX, nº1. Coimbra. Coimbra Editora.

VIDAL-NACQUET, Michel Austine Pièrre. Maio de 2007. *Économies et Sociétés en Grèce Ancienne*, Paris. Armand Colin.

19. Referências jurisprudenciais

- Acórdão Uniformizador de Jurisprudência nº6 de 2002[1] de 18 de julho
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 13/12/11
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 19/01/12
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 15/01/13
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 16/05/13
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 2/12/04
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 1/02/05
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 1/06/93
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 7/07/09
- Acórdão do Tribunal de Relação do Porto de 5/07/11
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 20/04/04
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 3/11/09
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 08/05/12
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 21/05/12
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 22/01/13
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 01/07/14
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 15/09/15
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 23/03/04
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 13/07/05
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 23/11/04
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 11/07/06
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 22/09/09
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 19/12/06
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 31/10/90
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 9/12/03
- Acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 29/05/12
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 6/07/11
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 8/10/09
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 28/11/13
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 9/10/14
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 27/05/08
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 22/02/79

- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 10/11/78
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 6/05/99
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 29/11/05
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 31/01/07
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 2/03/04
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 18/04/95
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 23/11/00
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 18/04/02
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 22/05/01
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 27/09/01
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 4/04/95
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 4/07/96
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 19/06/97
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 20/02/01
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 9/01/97
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 25/02/93
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 22/02/00
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 14/01/97
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 18/12/03
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 27/05/03
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13/11/03
- Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 18/12/03