

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA | CÍVEL

Acórdão

Processo	Data do documento	Relator
201/06.8TBFAL.E1.S1	14 de março de 2013	Abrantes Geraldès

DESCRITORES

Auto-estrada > Animal > Responsabilidade civil > Presunção de incumprimento > Obrigações de segurança

SUMÁRIO

1. O art. 12º da , de 18-Lei nº 24/077, ao definir os direitos dos utentes de auto-estradas, itinerários principais ou itinerários complementares, faz recair sobre o concessionário a presunção de incumprimento de obrigações de segurança quando os acidentes sejam causalmente imputados a objectos arremessados, a objectos ou líquidos existentes nas faixas de rodagem ou ao atravessamento de animais.
2. Provado que o despiste de um veículo automóvel foi determinado pelo facto de na faixa de rodagem se encontrar um pato de que o condutor se pretendeu desviar, a concessionária da auto-estrada é responsável pelos danos decorrentes do acidente, salvo se elidir a presunção de incumprimento de obrigações de segurança.
3. Recaindo sobre a concessionária de auto-estrada uma obrigação reforçada de meios, a elisão da referida presunção, relativamente à entrada ou permanência de animais na faixa de rodagem, não se basta com a prova genérica de que

houve passagens da equipa de assistência e de que não foi detectada ou comunicada a presença do animal.

A.G.

TEXTO INTEGRAL

Acordam no Supremo Tribunal de Justiça:

AA, menor, representada pela sua tutora, BB,

intentou a presente acção declarativa, sob a forma de processo ordinário, contra

CC - AUTO-ESTRADAS de PORTUGAL, S. A.

e

COMPANHIA de SEGUROS DD, S.A.

formulando os seguintes pedidos:

- Condenação da R. CC a pagar a quantia de € 1.188.951,40, a título de danos patrimoniais e morais, com juros legais desde a citação até pagamento, caso seja considerada culpada pelo acidente (ou solidariamente com a Companhia de Seguros que vier a ser chamada);
- Condenação da R. DD, a pagar a quantia de € 584.638,47, a título de danos patrimoniais, morais e lucros cessantes, com juros legais desde a citação até pagamento, caso o segurado seja considerado culpado ou, caso assim não se entenda, a indemnizar a A. pela responsabilidade pelo risco ao abrigo do

disposto no art. 508º do CC.

Para o efeito alegou que no dia 9-8-03, cerca das 10.05 h, na AE-2, um veículo ligeiro circulava no sentido Sul/Norte, a uma velocidade de cerca de 90/100 km/h, conduzido pelo pai da A. e no qual ela própria, sua mãe e sua irmã seguiam como passageiras.

O condutor do veículo foi surpreendido pela presença de um pato bravo de grande porte, vivo e ferido, na via do lado esquerdo, por onde circulava. Para evitar embater no animal, desviou-se para a direita, não conseguindo, porém, segurar a viatura, apesar de ter travado.

Em consequência, o veículo saiu da sua faixa de rodagem, passou a vala central e foi embater num outro veículo pesado de mercadorias que seguia em sentido contrário, causando a morte de ambos os pais e da irmã da A.

A responsabilidade da CC pelos danos decorrentes do acidente decorre de duas circunstâncias: não ter evitado, detectado e removido o animal que esteve na origem do acidente e não ter construído rails de protecção junto à vala central, o que possibilitou a saída do QN para a faixa de rodagem destinada ao trânsito no sentido Norte/Sul.

Na hipótese de se entender que a culpa pela produção do acidente não é da CC mas do condutor do QN, a R. DD é a responsável pelo ressarcimento dos danos causados, nos termos do contrato de seguro entre ambos celebrado.

A R. CC contestou, pugnando pela sua absolvição do pedido, alegando que não teve conhecimento da existência de qualquer pato bravo na faixa de rodagem aquando do despiste do veículo. O acidente ocorreu devido a sonolência do condutor, não havendo qualquer nexo de causalidade entre a inexistência de rails no separador central da auto-estrada e os danos sofridos.

Cumpriu os seus deveres de vigilância e de manutenção da auto-estrada decorrentes do contrato de concessão.

A R. DD contestou, pugnando pela sua absolvição do pedido concordando com a descrição do acidente feita pela A.

O acidente foi consequência da existência de um pato bravo, vivo, na faixa de rodagem, e da inexistência de rails de protecção entre as duas faixas de rodagem, e não de negligência do condutor do QN.

Mais refere que as quantias exigidas pela A. a título de indemnização são excessivas.

A R. CC deduziu o incidente de intervenção principal provocada da **Companhia de Seguros EE, S.A.**, com quem celebrara um contrato de seguro, a qual veio contestar, pugnando pela absolvição do pedido.

Foi realizada a audiência de julgamento e proferida sentença que julgou a acção parcialmente procedente e decidiu:

- Condenar a CC a pagar a quantia de € 377.305,90, com juros de mora, desde a citação até integral pagamento;
- Condenar a EE a pagar a quantia de € 376.557,70, com juros de mora, desde a citação até integral pagamento, sendo a responsabilidade de ambas solidária até ao limite de € 376.557,70, a partir do qual apenas a 1ª R. é responsável;
- Julgar totalmente improcedente o pedido deduzido contra a DD.

Apelaram as RR. CC e EE, mas a sentença foi confirmada

A R. EE interpôs recurso de revista em que concluiu:

a) A segurada da recorrente não tinha qualquer hipótese de evitar a eventual presença de um pato vivo na via, nem estava obrigada a colocar rails de separação entre as faixas da auto-estrada;

- b) A culpa pertenceu ao condutor do ligeiro e a responsabilidade pelos danos deve ser imputada à co-Ré DD;
- c) A imputação da culpa na produção do acidente à co-Ré CC e a consequente responsabilização da sua seguradora resulta de um laborioso esforço do tribunal a quo;
- d) Consequentemente, a A. devia ser indemnizada pela co-Ré DD para quem se encontrava transferida a responsabilidade pelos danos decorrentes do acidente de viação;
- e) Entrar numa auto-estrada não é o mesmo que entrar no espaço sideral onde a hipótese de encontrar obstáculos é diminuta, ao contrário do que parece pensarem muitos condutores que as utilizam;
- f) Apesar de se circular numa auto-estrada, os condutores não estão desobrigados de cumprir regras de circulação estradal, nomeadamente a adequação da velocidade às circunstâncias de tempo, da via, do veículo e de si próprios;
- g) Quanto à inexistência de rails de separação, não estava a CC obrigada a colocá-los;
- h) A CC não pode ser responsabilizada porque o "Estado-Administração" não terá cumprido com as normas jurídicas a que está adstrito e por ter considerado que a auto-estrada cumpria as exigências legais pode ser o entendimento do tribunal a quo, não se podendo condenar a concessionária por culpa do concedente, sendo que o concedente não foi demandado;
- i) A decidir como decidiu, o tribunal a quo violou o disposto nos arts. 24º do CE, 483º, 503º e 570º do CC e art. 660º, nº 2, do CPC.

A R. CC também recorreu, concluindo que:

A. As obrigações de segurança e a circulação em boas condições de segurança não são a mesma coisa; aquelas, realizadas através da vigilância, são o meio de realização desta. É sempre admitida a prova do cumprimento das obrigações de

segurança quando a circulação em boas condições de segurança não está assegurada. Em caso de força maior não há presunção de incumprimento.

B. A CC está obrigada a assegurar permanentemente a circulação em boas condições de segurança, obrigação que realiza através do cumprimento das obrigações de segurança que consistem em assegurar a vigilância das condições de segurança.

C. A Lei n.º 24/07 ou não pode alterar o contrato ou, se pode, alterou a Base XXXVI, n.º 2, e hoje a CC, face à presença objectiva de um animal ou obstáculo, não carece, para se isentar, de provar caso de força maior. Isentar-se-á se provar que cumpriu as obrigações de segurança.

D. É fora de qualquer sentido dizer-se que, uma vez que lá está o animal ou objecto, a CC, só por isso, não cumpriu, quando precisamente a lei admite que prove que cumpriu.

E. Nesta medida, sendo certo que estabeleceu o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança, a lei afastou, excluiu ou impediu aquela tese extrema de que não basta provar que tinha cumprido as suas obrigações, tendo de provar também um caso de força maior.

F. Jamais poderá dizer-se que se lá está o animal ou obstáculo então não cumpriu porque, precisamente, é em tal situação que a lei admite provar que cumpriu.

G. Não faz parte do conteúdo ou do objecto do dever da recorrente que em nenhum momento o piso possa estar molhado ou a água gele ou nele caia óleo ou uma pedra ou grades de cerveja ou um pneu. Não integra o objecto desse dever que, num momento, sem que se saiba como, um pato, ou um texugo, ou um cão, ou gato, ou raposa não apareça na via.

H. No objecto do seu dever não existe semelhante obrigação que pudesse fundar quer a ilicitude da sua conduta, quer uma presunção de culpa pela sua verificação.

I. Tendo surgido esses factos, que são ou podem ser instantâneos, haverá então

que averiguar se houve da recorrente negligência na sua remoção. Mas a não verificação deles não integra originariamente o dever da recorrente para com os utentes, pois isso constituiria a estatuição originária de um dever impossível de cumprir e sabe-se que não poderia considerar-se válida tal estatuição originária de dever impossível de cumprir.

J . Inexistindo no objecto do dever da concessionária tal responsabilidade originária, não lhe poderá ser atribuída uma conduta ilícita, nem uma presunção de culpa pelo surgimento de tais factos.

K . Só através da demonstração de culpa por omissão subsequente à sua verificação poderá a recorrente vir a ser responsabilizada. Mas isso revela a ausência de um dever originário de impedir a ocorrência da verificação desses factos que lhe pudesse ser imputado a título de ilicitude ou de presunção de culpa por ocorrência dessa verificação.

L. Inexistindo tal dever originário, estamos fora do campo da responsabilidade contratual pois que esta pressupõe a pré-existência da obrigação violada.

M. A modalidade de responsabilidade civil da concessionária terá de ser definida perante tais condicionalismos, sendo eles então impeditivos de que ela possa ser a responsabilidade contratual por impossibilidade de os integrar no dever originário que a lei lhe determina.

N. A possibilidade de surgimento de um pato selvagem na faixa de rodagem é uma possibilidade real que os condutores devem considerar, pela qual a concessionária pode ser ou não ser responsável, mas sem que haja motivo para a presumir culpada.

O. Estabelecer aqui uma presunção de culpa corresponderia a impor sobre a concessionária um dever de impossível realização, por não poder controlar actos praticados por terceiros, nem ser possível vedar ou vigiar incessantemente durante as 24 horas todos os acessos e saídas.

P. Este dever não faz parte do conteúdo do seu dever de assegurar a circulação em boas condições de segurança. Nem este seria válido se fizesse por ser

impossível ou inoportuno, de modo que da sua não realização não podendo decorrer qualquer ilicitude nem presunção de culpa.

Q . O utente não pode razoavelmente contar que o piso não possa estar escorregadio, não possa cair um objecto na via ou nela não possa inopinadamente surgir um animal. Tais garantias não fazem parte do conteúdo do dever da recorrente em termos de se lhe imputar uma conduta ilícita e culpa presumida.

R. Não constitui dever da recorrente, por impossível de cumprir, o de impedir que um pato voe sobre a auto-estrada. Os condutores têm o dever de prever essa eventualidade e, por isso, se lhes impõe a obrigação de respeitar as normas de conduta estabelecidas no Cód. da Estrada.

S. Um pato é uma ave, o que significa que se, de facto, estava na auto-estrada, voou sobre a mesma. Todavia nem os trabalhadores da CC, nem a GNR, nem antes, nem depois do acidente relataram a existência de um pato na via.

T. A apelante não pode manter, nem lhe é exigível que o faça, uma guarda permanente (dia e noite) em todos os pontos da auto-estrada, por modo a impedir a entrada de alguma ave. A introdução de um pato na auto-estrada é inevitável e invencível (STJ, 3-3-05).

U. O domínio da marcha é obrigação implícita no art. 24º, nº 1, do CE, que todo o condutor deve observar para poder parar rapidamente sem perigo de acidente. Prever e prevenir são imperativos constantes da condução.

V. A condução de um veículo deve ser cautelosa e prudente, não desatenta, descuidada, despreocupada, irreflectida e irresponsável. Não são de admitir teses desrazoáveis que, contra a lei e os princípios, possam fomentar leviandades e irresponsabilidades ou entorpecer, relaxar ou afrouxar o dever de cuidado exigido na condução.

W . O condutor do automóvel deve tomar as providências - precauções indispensáveis - necessárias a evitar qualquer acidente. Deve assumir a diligência requerida pelas circunstâncias concretas, adoptando as precauções

necessárias para evitar o acidente.

X. No caso concreto, provou-se que a CC estava a efectuar os patrulhamentos à auto-estrada. Provou-se também que a GNR efectuou igualmente os patrulhamentos àquela via antes do acidente, não tendo verificado a existência de qualquer pato na via, nem antes, nem depois do acidente.

Y. Aliás, como se constata pelo auto de acidente elaborado pela GNR, não é feita referência a qualquer pato, pelo que não se encontra cumprido o n.º 3 do art. 12.º da Lei n.º 24/07, de 18-7.

Z. Relativamente ao surgimento de animais selvagens na auto-estrada importa ponderar que o facto ilícito não consiste na sua intromissão, mas sim nesse facto como consequência da falta de vedação ou de vedação insuficiente na zona do acidente. Deste modo, continuando sempre a raciocinar na base da existência da presunção "dupla" a que já nos referimos - presunção de ilicitude e presunção de culpa - não podemos deixar de analisar o caso à luz do art. 487.º, n.º 2, do CC, que manda apreciar a culpa "pela diligência de um bom pai de família, em face das circunstâncias de cada caso".

Houve contra-alegações em ambos os recursos.

Cumprido decidir.

II - Factos provados:

1. No dia 9-8-03, entre as 10.05 e as 10.08 h, ocorreu um acidente de viação na AE 2, entre o km 140,100 e o km 140,200.
2. Nessa ocasião, o tempo estava bom e o piso encontrava-se seco.
3. Foram intervenientes nesse acidente o veículo pesado de mercadorias de matrícula ...-KE, de FF, Lda, com sede na Zona Industrial de Tomar, lote 16, conduzido por GG, e o veículo ligeiro de passageiros, com a matrícula ...-QN,

conduzido por HH.

4. Seguiam ainda no ...-QN: II, mulher do condutor, HH, e as duas filhas de ambos, JJ e a ora A., AA.

5. O ...-KE circulava no sentido Norte/Sul e o ...-QN no sentido Sul/Norte.

6. O ...-QN seguia na AE-2 a fim de se dirigir a Lagares da Beira, Oliveira do Hospital, local onde residiam a A. e os seus familiares.

7. O local do acidente configura uma recta em bom estado de conservação.

8. O ...-QN seguia a uma velocidade entre 100 e 120 km/h.

9. Ao aproximar-se do km 140,05 da AE-2, o condutor do ...-QN foi surpreendido por um pato vivo que se encontrava na faixa de rodagem esquerda.

10. O condutor do ...-QN, com o propósito de evitar o acidente, desviou-se para a direita, tendo, depois, perdido o controlo do veículo e entrado em despiste.

11. O condutor do ...-QN despistou-se e transpôs a vala central da auto-estrada, que divide os dois sentidos de trânsito, tendo ido embater lateralmente e do lado esquerdo na parte frontal do ...-KE.

12. Em consequência do acidente, faleceram HH, II e JJ, tendo a A. ficado ferida e sido transportada para o Hospital de Santa Maria, em Lisboa.

13. O ...-QN ficou totalmente destruído em consequência do acidente.

14. JJ nasceu em 19-4-03; AA nasceu em 1-1-01; HH nasceu em 18-6-72; II nasceu em 8-9-66.

15. Por escritura pública outorgada em 17-5-06, no Cartório Notarial de Oliveira do Hospital, foi outorgada escritura de habilitação de herdeiros na qual foi declarado que a A. é única e universal herdeira de seus pais e irmã.

16. À data do acidente, a responsabilidade civil referente aos danos provocados pelo ...-QN encontrava-se transferida para a Companhia de Seguros Bonança, S.A., através da apólice n.º 42.972.920.

17. O contrato de seguro celebrado com Seguros Bonança, S.A. é regulado pelas respectivas condições particulares e especiais.

18. Por contrato de seguro celebrado entre a CC e a EE, S.A., esta garantiu a

responsabilidade civil daquela até ao montante de € 997.600,00 pelas indemnizações que possam ser-lhe exigidas na sequência de danos causados a terceiros, na qualidade de concessionária da exploração, conservação e manutenção de lanços e sublanços onde se integra a AE-2, nos termos da apólice n.º 87/38.299, constante de fls. 139 e segs.

19. No local do acidente não existiam rails a separar as vias de trânsito onde ocorreu o acidente, designadamente rails de separação centrais que separassem o sentido Norte/Sul do sentido Sul/Norte da referida auto-estrada.

20. Os rails foram colocados após existirem vários acidentes nos troços da AE-2.

21. A inexistência de rails de separação junto ao valado foi causa do embate entre o ...-QN e o ...-KE.

22. Existiam vedações na AE-2 e as mesmas encontravam-se em perfeito estado de conservação e manutenção.

23. O descrito em **11.** foi provocado pelo referido em **9.**, **10.** e **21.**

24. A CC não detectou nem removeu o pato referido em **9.**

25. O pessoal da assistência a utentes da CC que patrulha as Auto-estradas concessionadas 24 horas ao dia nada de anormal detectou; não viu e não foi avisado de que na auto-estrada estivesse pato algum.

26. As brigadas da GNR que patrulham as Auto-estradas nada de anormal detectaram antes da ocorrência do acidente dos autos.

27. Os ocupantes do ...-QN que faleceram sofreram dores antes da morte e aperceberam-se do desenrolar do acidente e das suas consequências.

28. A A. sabe o que aconteceu com os seus pais e irmã, o que lhe causa sofrimento, tristeza, dor, angústia, desgosto e abalo.

29. HH e II eram enfermeiros do quadro efectivo, auferindo, cada um deles, a quantia mensal base de € 1.132,44.

30. LL pagou os funerais e outras despesas no valor de € 3.405,00.

31. E pagou ainda a quantia de € 1.500,90 referente à campa onde se encontram sepultados os falecidos.

III - Decidindo:

1. A questão crucial que suscita o recurso de revista respeita à verificação da responsabilidade civil assacada à R. CC, na sua qualidade de concessionária da auto-estrada onde ocorreu um acidente conexo com o facto de se encontrar na faixa de rodagem um animal (um pato vivo) de que o condutor do veículo se pretendeu desviar, entrando em despiste.**[1]**

O entendimento assumido nas instâncias foi o de que a CC não elidiu a presunção de incumprimento das obrigações de segurança rodoviária, nos termos e para efeitos do disposto no art. 12º da Lei nº 24/07, de 18-7.

2. É antiga a discussão em torno da qualificação jurídica da responsabilidade do concessionário de auto-estrada, defendendo uns a sua integração na responsabilidade contratual (tendo subjacente um contrato ou uma relação contratual de facto demonstrados pela disponibilidade da autorização de circulação de veículos mediante o pagamento de uma taxa) e outros na responsabilidade extracontratual, a integrar, além do mais, com a demonstração da prática de um ilícito correspondente à violação de uma norma legal destinada a tutelar interesses de terceiros.

Trata-se de uma polémica com influência directa na resolução de casos concretos, como bem o revelam numerosas decisões que foram produzidas.

A jurisprudência e a doutrina **[2]** têm sido fartas na discussão e férteis nas soluções:

- De um lado, da responsabilidade contratual, apontando à presunção de culpa da concessionária no incumprimento de obrigações de segurança, nos termos do art. 799º, nº 1, do CC, pressupondo a prova do incumprimento;
- Do outro, da responsabilidade extracontratual ou aquiliana, considerando que, na falta de qualquer presunção legal, recai sobre o lesado o ónus de provar não apenas a ilicitude (incumprimento de deveres legais destinados a tutelar

terceiros), como a existência de culpa do concessionário, nos termos do art. 487º do CC;

- Num ponto intermédio, admite-se ainda uma presunção de culpa em sede de responsabilidade extracontratual ligada à natureza da via concessionada, sob a guarda e vigilância do concessionário, atento o disposto no art. 493º, nº 1, do CC.**[3]**

Até surgiram tentativas de integrar a referida situação numa terceira via da responsabilidade civil integrada pela violação de normas de protecção de terceiros.

Como a doutrina e a jurisprudência bem o demonstram, não existem argumentos definitivos para qualquer das soluções. Em termos teóricos, mantêm-se as dúvidas, mas o interesse na sua resolução decaiu substancialmente com a pragmática modificação legislativa introduzida pela Lei nº 24/07, de 18-7. Sem se imiscuir directamente na definição da natureza jurídica da responsabilidade civil imputada ao concessionário de auto-estradas, procurou sanar a controvérsia ou desatar o nó no ponto mais crítico atinente à distribuição do ónus da prova no âmbito da responsabilidade civil dos concessionários de auto-estradas por danos derivados de acidentes com veículos automóveis, designadamente em situações de colisão com animais.

3. A referida Lei veio definir os direitos dos utentes de auto-estradas concessionadas, itinerários principais ou itinerários complementares.

No seu art. 12º, nº 1, prescreve que:

“Nas auto-estradas, com ou sem obras em curso, e em caso de acidente rodoviário, com consequências danosa para pessoas ou bens, o ónus da prova do cumprimento das obrigações de segurança cabe à concessionária, desde que a respectiva causa diga respeito a:

- a) Objectos arremessados para a via ou existentes nas faixas de rodagem;
- b) Atravessamento de animais;

c) Líquidos na via, quando não resultantes de condições climatéricas anormais”. A tal iniciativa legislativa subjaz a Resolução da Assembleia da República nº 14/04, de 31-1, cujo objectivo se limitava à adopção de medidas de segurança e de informação do consumidor em caso de realização de obras. Prosseguiu com a apresentação do Projecto nº 145/X, a que foi acoplado o Projecto nº 164/X (do Bloco de Esquerda), sendo este último o único que postulava dispositivos destinados a regular também a questão da distribuição do ónus probatório em matéria de acidentes em auto-estradas.

Tal iniciativa legislativa encontrou justificação na necessidade de dirimir divergências interpretativas e de reforçar a tutela dos utentes de auto-estradas, tornando claro que, uma vez provada a existência de acidente devido a obstáculo existente na faixa de rodagem, sem prova da culpa do condutor do veículo, recai sobre a concessionária da auto-estrada o ónus de provar o cumprimento das obrigações de segurança para se eximir da sua responsabilidade civil.

4. Quedando-nos pela jurisprudência mais recente deste Supremo Tribunal, extraída de www.dgsi.pt e da Col. Jurisprudência do STJ, o confronto com a referida presunção legal aflora nos seguintes arestos alinhados de forma regressiva:

- Ac. de 21-3-12 (Maria dos Prazeres Beleza): embate numa roda de veículo pesado;
- Ac. de 15-11-11 (Nuno Cameira): despiste devido a lençol de água;
- Ac. de 8-2-11 (Paulo Sá): despiste devido a lençol de água;
- Ac. de 2-11-10 (Fonseca Ramos): veículo atingido por arremesso de pedra do exterior;
- Ac. de 4-5-10 (Sebastião Póvoas): saída da via por falta de sinalização de troço da via sem saída;
- Ac. de 1-10-09 (Santos Bernardino): despiste devido a lençol de água;

- Ac. de 9-9-08 (Garcia Calejo): surgimento de um cão;
- Ac. de 16-9-08 (Garcia Calejo): surgimento de uma raposa;
- Ac. de 13-11-07 (Sousa Leite): cadáver de canídeo exposto na via;
- Ac. de 14-10-07 (Oliveira Barros): surgimento de cão de médio porte;

Jurisprudência ainda sem ponderação do art. 12º da Lei nº 24/07:

- Ac. de 2-2-06 (CJSTJ, tomo I, pág. 56): embate num porco;
- Ac. de 22-6-04 (Afonso Correia) (também em CJSTJ, vol. II, pág. 96): surgimento de um cão de elevado porte;
- Ac. de 25-3-04 (Nuno Cameira): surgimento de um texugo (neste caso afastada a responsabilidade da concessionária);
- Ac. de 20-5-03 (Ponce Leão): despiste devido a lençol de água.**[4]**

5. O facto de o citado diploma legal ter entrado em vigor depois da ocorrência do acidente a que os autos se reportam não impede que ao mesmo se recorra para integrar o caso concreto, tendo em conta a natureza interpretativa do novo regime, integrando-se no acervo normativo aplicável a eventos anteriores, nos termos do art. 13º, nº 1, do CC.

Trata-se, aliás, de entendimento uniforme deste Supremo Tribunal, o qual encontra a sua justificação no facto iniludível de a nova lei ter como objectivo sanar dúvidas que se colocavam acerca da distribuição do ónus de prova em tais situações (cfr., entre outros, os Acs. do STJ, de 2-11-08, CJSTJ, tomo III, pág. 108, de 1-10-09 e de 13-11-07, em www.dgsi.pt).

Por outro lado, para afastar de imediato alguma argumentação que a R. CC deixou expressa nas suas alegações, não há dúvida de que a mera constatação da existência de um dos obstáculos ou fenómenos a que a lei se refere não determina inelutavelmente a responsabilidade da concessionária da auto-estrada. Enunciada uma mera presunção *juris tantum* referente ao incumprimento de obrigações de segurança, ainda fica aberta à concessionária

onerada a possibilidade de demonstrar que não houve incumprimento causal de quaisquer obrigações de segurança, sendo o acidente devido a comportamentos do condutor, de terceiro ou, quiçá, imputáveis ao mero infortúnio.

6. No caso concreto, quando circulava na auto-estrada concessionada à R. CC, o condutor de um veículo ligeiro, pai da A., onde a A. seguia como ocupante, foi surpreendido pela presença de um pato na faixa de rodagem. Tendo sido alegado que se tratava de um “pato bravo, vivo e ferido”, as instâncias apenas apuram tratar-se de um “pato vivo”, facto que se encontra definitivamente fixado, depois de ter sido rejeitada pela Relação a impugnação deduzida a seu respeito.

Perante esse animal, o condutor efectuou uma manobra de desvio para evitar o embate, mas perdeu o controlo do veículo, o qual, depois de guinar para a sua direita, virou para a esquerda e, de seguida, atravessou o fosso situado entre as duas faixas de rodagem (já que não havia rails metálicos de separação), indo embater noutro veículo que vinha em sentido inverso.

Atenta a matéria de facto apurada, é de considerar definitivamente afastada qualquer responsabilidade culposa do condutor, uma vez que nenhuma circunstância permite concluir que quer a velocidade que imprimia ao veículo (entre 100 e 120 km/h), quer o modo de condução tivessem alguma conexão com o acidente.

Mas, para se livrarem da responsabilidade que lhes é assacada, imputando-a à Seguradora DD, a título de responsabilidade objectiva transferida pelo condutor do veículo, as RR. pretendem que se considere elidida a presunção de incumprimento de regras de segurança, considerando, por um lado, a natureza do animal e, por outro, o facto de terem sido cumpridas todas as obrigações de segurança, ocorrendo o incidente por razões que não podem ser imputadas à concessionária.

7. A tese das recorrentes que assenta, além do mais, nas dificuldades de evitar, em absoluto, a entrada de animais na faixa de rodagem (mais a mais quando tratando-se de aves) não é irrazoável. Todavia, nem os argumentos invocados, nem os factos concretamente apurados atingem o ponto necessário para que se considere elidida a referida presunção. Mais fortes e dotados ainda de maior razoabilidade são os argumentos de ordem legal e racional que podem ser arrolados em sentido contrário.

Argumentos que, afinal, independentemente do quadro dramático específico em que toda a família da A. se viu envolvida, podem ser transpostos para outras situações semelhantes e que, em resumo, se apresentam sob a forma de despistes ou de embates ocorridos em auto-estradas causalmente ligados à existência na faixa de rodagem de elementos estranhos, tais como pedras, outros objectos ou substâncias ou, de modo mais frequente, animais.

Não é irrelevante a actuação dos condutores dos veículos que optam por circular em vias submetidas a especiais condições de segurança, como as auto-estradas, devendo tomar em atenção todas as circunstâncias relevantes para uma condução segura.

Porém, no caso concreto, tratava-se de uma via que, de acordo com o art. 1º, al. c), do Cód. da Est., é destinada “ao trânsito rápido, com separação física das faixas de rodagem, sem cruzamentos de nível nem acessos a propriedades marginais, com acessos condicionados e sinalizada como tal”. Encontrando-se inscrita no “plano rodoviário nacional” previsto no Dec. Lei nº 222/98, de 17-7, por via do contrato de concessão celebrado entre o Estado Português e a CC, esta estava obrigada a assegurar permanentemente a sua manutenção em boas condições de segurança e de comodidade.

Por isso, sem embargo daquele dever de cuidado que incide sobre os condutores de veículos, importa não olvidar também que à permissão genérica de, em tais rodovias, se poder conduzir, em regra, até à velocidade máxima de

120 km/h subjaz o cumprimento da obrigação de assegurar a manutenção das condições de segurança estruturais e operacionais que permitam a condução segura à velocidade consentida, integrando o sinalagma do pagamento de uma taxa de portagem.**[5]**

Essa obrigação surge com mais precisão quando se analisa o contrato de concessão celebrado com a R. CC e que integra o Anexo ao Dec. Lei nº 294/07, de 24-10, no qual se prescreve especificamente que a concessionária deve “estudar e implementar os mecanismos necessários para garantir a monitorização do tráfego, a detecção de acidentes e a consequente e sistemática informação de alerta do utente” (Base XXXVI) e “assegurar a assistência aos utentes ... nela se incluindo a vigilância das condições de circulação” (Base XXXVII).**[6]**

Tais obrigações que, segundo **Sinde Monteiro** (RLJ, 131º, pág. 111), integram o “programa mínimo” de segurança, encontram justificação não apenas no vínculo contratual decorrente da concessão, mas ainda no facto de a circulação de veículos automóveis depender do pagamento de uma taxa de portagem e de naturalmente se garantirem aos utentes padrões de segurança mais elevados do que aqueles que são expectáveis noutras vias.

8. Mesmo sem aquela previsão explícita, recairia sobre a R. CC o dever de satisfazer as condições de segurança, de celeridade e de fluidez do tráfego ajustadas a tais vias.**[7]**

São os concessionários que dispõem de maior facilidade de identificação dos perigos ou de apuramento das circunstâncias que rodeiam acidentes devidos a obstáculos existentes na via, tarefa que naturalmente é dificultada ou praticamente impossibilitada aos utentes ou a terceiros.

Como gestora dos meios humanos e materiais necessários ao desempenho das múltiplas tarefas decorrentes do contrato de concessão, pertencia à CC o controlo ou domínio da situação, designadamente no que respeita à verificação

da frequência e identificação ou localização dos perigos para a circulação segura de veículos por parte dos respectivos utentes.

Enfim, sendo comum na doutrina e jurisprudência além-fronteiras (v.g. francesa ou espanhola) a problemática da exploração de auto-estradas em regime de concessão, também fora de portas se fazem frequentes alusões à existência de uma reforçada obrigação de meios em razão da velocidade permitida e das expectativas dos utentes, com implicações, designadamente, na prova mais consistente da verificação das condições de segurança ou de uma efectiva vigilância relativamente a eventos susceptíveis de causar perigo à circulação rodoviária, nomeadamente através da prova da periodicidade dos circuitos efectuados pelas equipas de assistência aos utentes.

9. Para contrariar um determinado nível de exigência no cumprimento das obrigações de segurança que previnam os incidentes ou os atenuem não é legítimo argumentar com a impossibilidade de o concessionário prever todos e quaisquer incidentes ou de a todo o momento e em toda a extensão da via detectar e sanar de imediato quaisquer fontes geradoras de perigo para os utentes que nela circulam.

Basta o confronto com as regras da experiência para se revelar a impossibilidade de manter as vias concessionadas vedadas em absoluto à entrada ou permanência de animais, especialmente daqueles que, pelas suas características, com mais facilidade podem ultrapassar as barreiras físicas colocadas.

Em situações como esta não deve exigir-se um nível de diligência entre o possível e o infinito, bastando-nos que com os pés bem assentes na realidade e dentro da atmosfera do que é possível, nos centremos nos comportamentos preventivos ou reparadores situados na faixa delimitada por aquilo que, de acordo com as circunstâncias, seja razoavelmente exigível.

Para o efeito, pode mostrar-se relevante a demonstração de um esforço que

exteriorize, designadamente, os meios humanos e técnicos postos ao serviço das referidas obrigações de segurança, o modo como foram concretamente aplicados, a previsibilidade dos fenómenos causadores de risco para a circulação, as cautelas adoptadas tendo em conta a maior ou menor previsibilidade ou os alertas que tenham sido dados.

Como refere **Rui Ataíde**, ob cit., pág. 187, reportando-se designadamente aos casos de animais nas auto-estradas, “a conduta razoável e exigível consiste na observância de um adequado, rápido e eficaz sistema de detecção e remoção de tais incidências e respectivas consequências, uma vez que nenhuma estrada pode ser mantida em condições de total imunidade contra esse tipo de riscos para a circulação”.

10. O veículo ...-QN seguia a uma velocidade entre 100 e 120 km/h, num local que era uma recta em bom estado de conservação. Ao aproximar-se do Km 140,05, o seu condutor foi surpreendido por um “pato vivo” que se encontrava na sub-faixa de rodagem esquerda. Com o propósito de evitar o acidente, desviou-se para a direita. Tendo, depois, perdido o controlo do veículo, entrou em despiste e transpôs a vala central, após o que embateu noutro veículo que circulava em sentido oposto.

A CC não detectou, nem removeu o animal a tempo de evitar o incidente inicial. Em concreto, o pessoal da assistência aos utentes da auto-estrada que faz (ou devia fazer) a patrulha nada de anormal detectou, nem foi avisada de que na auto-estrada estivesse pato algum. Também os agentes da GNR-BT nada de anormal detectaram antes da ocorrência do acidente dos autos.

Acresce que no local do acidente não existiam rails de separação centrais que separassem o sentido Norte/Sul do sentido Sul/Norte da referida auto-estrada, os quais apenas foram colocados após existirem vários acidentes. A inexistência de rails de separação junto ao valado foi causa do embate entre o ...-QN e o ...-KE.

Existiam vedações na AE-2 e as mesmas encontravam-se em perfeito estado de conservação e manutenção.

11. Com o que emerge da matéria de facto apurada a respeito do desempenho da R. CC, apenas é legítimo afirmar (ainda assim, sem a menor localização temporal e sem referência específica ao troço da auto-estrada e mais ainda ao local onde ocorreu o evento), a existência de diligências de pendor genérico, quando se impunha que fosse feito um esforço de alegação e de prova relativamente ao troço em que ocorreu o acidente e conexo com as circunstâncias determinantes do acidente.

Por isso, contra o ónus da prova que impendia sobre a R. CC, não é legítimo asseverar que tivessem sido esgotadas as possibilidades que razoavelmente estavam ao seu alcance no sentido de evitar, senão a entrada do animal na faixa de rodagem, ao menos a sua oportuna detecção e a consequente remoção ou a sinalização do perigo, por forma a evitar que constituísse um factor perturbador da circulação, fluente, desimpedida e segura que qualquer auto-estrada deve permitir a qualquer utente em condições de normalidade.**[8]**

Por outro lado, ainda que a R. CC não tenha detectado, nem tenha sido informada da existência do pato, não é possível afirmar que o animal não pudesse ser detectado enquanto permaneceu na faixa de rodagem, agindo a concessionária com uma diligência acrescida susceptível de evitar o embate com veículos que, no caso, no sentido Sul-Norte, circulavam pela Auto-estrada A-2 (no dia 9 de Agosto de 2003, um Sábado, em plena época estival).

É, aliás, sobre a concessionária que, em geral, recai o ónus de tomar as medidas preventivas ou sucessivas que se justificarem, tendo em conta designadamente os dados da experiência que só ela, que não os utentes, detém sobre os fenómenos capazes de constituir fontes de perigo para os condutores.

No desempenho da sua actividade, deve a concessionária zelar pelas condições de segurança, quer com diligências cautelares, quer adoptando condutas pró-

activas em prol dos interesses dos utentes, contra riscos anormais com que, sem culpa, estes se possam confrontar.[9]

Como refere **Rui Ataíde**, ob cit., pág. 167, reportando-se especificamente à presença de animais na auto-estrada, “não são os utentes a ter de adivinhar os locais onde esse perigo é mais plausível, mas as concessionárias a identificá-lo de forma visível, assinalando-os mediante a indispensável sinalização, o que investirá o utente na adopção de cuidados redobrados. Fora disso, compete-lhes apenas e tão-só cumprir as comuns regras de trânsito, designadamente as que fixam as velocidades máximas”. E mais adiante conclui que “o cerne da conduta exigível aos concessionários reside em determinar se os sistemas de segurança adoptados são adequados, primeiro, à prevenção de tais sucessos e, segundo, quando tal não for possível, à diligente remoção das respectivas consequências, de modo a reconstituir as normais condições de circulação”.

Ora, apesar disso, a R. CC não trouxe ao processo elementos palpáveis, quer referentes aos mecanismos que estavam em acção na ocasião em que ocorreu o acidente (meios alocados, horário ou frequência de passagem na zona, incidentes registados, etc.), quer os dados estatísticos relacionados com ocorrências semelhantes na auto-estrada concessionada, a fim de se ponderar o grau de previsibilidade para os utentes, por um lado, e para a concessionária, por outro e daí extrapolar eventualmente para o grau de cuidado que seria exigível.

Se, como refere a CC, o pato que esteve na origem do acidente era um animal bravo (conclusão que a matéria de facto apurada não esclarece totalmente) e se a zona em que ocorreu é daquelas em que tais aves podem interferir com a circulação de veículos, impunha-se que tais afirmações tivessem sido demonstradas com elementos concretos para eventualmente se aferir se, porventura, a concreta ocorrência poderia ter sido evitado com medidas suplementares, designadamente com a sinalização adequada, por forma a prevenir os utentes do referido perigo.

Afinal, os utentes não têm o domínio da actividade exercida pela concessionária e apenas esta tem a disponibilidade de mobilização dos meios humanos e materiais destinados a prevenir a ocorrência de acidentes imputáveis à entrada de animais na faixa de rodagem.

Por conseguinte, em face da factualidade apurada, não pode considerar-se elidida a presunção de culpa relacionada com a existência do animal num local onde, por razões de segurança, não poderia encontrar-se.

12. Não se ignoram as dificuldades inerentes à boa execução de uma tal tarefa por parte da concessionária. Com as considerações anteriores também não se pretende elevar a exigência a um tal patamar que torne inexecutável o cumprimento das suas obrigações ou que implique a perda da rentabilidade da exploração.

No entanto, a mera constatação da impossibilidade de se garantir a infalibilidade de um sistema apto a evitar a entrada, detectar a existência ou determinar a retirada de animais ou de outros objectos da faixa de rodagem que, pelas suas dimensões, possam constituir efectiva fonte de perigo, não pode redundar no abrandamento do grau de diligência a um ponto em que a liberação da responsabilidade da concessionária acabe por penalizar os condutores ou terceiros que, sem qualquer responsabilidade e fiados na existência de condições de segurança, sofram danos.

Atenta a natureza da via concessionada, o elevado grau de sofisticação da actividade e a experiência acumulada pela concessionária, a apreciação do cumprimento do dever de diligência, segundo o padrão do “bom pai de família”, a que alude o art. 487º, nº 2, do CC, deve guindar-nos a um plano de elevada exigência, tendo em conta, além do mais, que a mesma exerce uma actividade lucrativa, devendo, por isso, mobilizar meios humanos, materiais e financeiros ajustados a evitar incidentes semelhantes.

Por isso, apenas poderia considerar-se elidida a presunção de incumprimento

em face de um conjunto de factos que revelassem uma acrescida preocupação pela vigilância daquele troço da auto-estrada.

13. O facto de a Lei nº 24/07 enunciar a consagração de uma presunção de culpa do concessionário para casos de “atravessamento de animais” não determina a exclusão de situações em que animais que, como o pato em causa, se encontrem na faixa de rodagem. Para além de esta situação estática não excluir a anterior dinâmica de entrada, atravessamento ou circulação, o importante para uma interpretação racional é que se considere preenchida uma situação de perigo que a concessionária deva prevenir ou remediar.

Como qualquer outro animal de dimensões significativas, também o pato em causa constituía um factor perturbador da condução, não sendo de esperar que todo e qualquer condutor tivesse, perante tal obstáculo, os reflexos ou a capacidade necessária para dominar um veículo cuja linha de marcha foi perturbada por uma ocorrência inesperada.

Com efeito, a culpa presumida que recai sobre a concessionária não se reconduz apenas ao facto de os animais entrarem na faixa de rodagem, envolvendo também o facto de aí permanecerem, continuarem ou transitarem (atravessamento ou outra qualquer actuação), desde que em si mesmo constitua uma fonte de perigo para a circulação.

Nesta ordem de ideias, um pato (vivo) é seguramente uma fonte de perigo, tal como o serão as pedras, as peças de automóvel ou quaisquer objectos que, pelas suas dimensões ou características, conflituem com uma condução segura, potenciando reacções, como a do concreto condutor, no sentido de evitar o embate.

14. O juízo anterior não é influenciado pela asserção feita na sentença de 1ª instância segundo a qual a CC incumpriu a obrigação de separar ambas as faixas de rodagem com rails metálicos, uma vez que tal estrutura não era

legalmente obrigatória.

A este respeito, prevê o art. 5º do Dec. Lei nº 222/98, de 17-1, que a rede nacional de auto-estradas deve garantir faixas de rodagem em ambos os sentidos “separadas uma da outra por uma zona central não destinada ao tráfego ou, excepcionalmente, por outros dispositivos”, não havendo obstáculo legal a que a separação seja feita, como era o caso, por uma zona não transitável, de forma côncava.

Também essa obrigação não estava contratualmente prevista, como se observa pela análise da Base XXII, nº 4, do Contrato de Concessão anexo ao Dec. Lei nº 294/07, de 24-10 (Base XXII, nº 4), onde se prescrevem as características que as auto-estradas deveriam apresentar.

Sem embargo, uma tal opção técnica potenciava maior de perigo de, em casos de despiste, ocorrer a colisão com outros veículos que circulassem na faixa de rodagem contrária (situação que entretanto foi sanada com a introdução de separadores metálicos), justificando, assim, um esforço acrescido relativamente à manutenção de todas as condições de segurança conexas com esse concreto perigo de despiste.

15. Invocou ainda a CC a inviabilidade de se invocar a presunção de culpa resultante da Lei nº 24/07 (com eficácia interpretativa), uma vez que as entidades policiais não assinalaram como causa do acidente a existência de algum animal.

Trata-se de argumento que não procede, por dois motivos.

Por um lado, porque não consta do leque de factos provados ou não provados qualquer referência a esse aspecto. Por outro, ainda que se note, pela participação de sinistro, que nenhuma referência nela é feita a esse evento, a mesma foi lavrada antes da referida Lei ter sido publicada, não sendo legítimo extrair consequências de uma omissão que, além de nem sequer ser imputável à A. (cujos pais, diga-se, faleceram de imediato), não constava de qualquer

diploma legal. Acresce que da aludida falta de menção a lei não extrai qualquer consequência, nada obstando a que a prova dos factos pertinentes seja feita pelas vias normais.

Por conseguinte, há que confirmar o juízo das instâncias quanto à imputação da responsabilidade à R. CC e, por inerência do seguro de responsabilidade civil referente à actividade da concessionária, à R. EE.

16. As instâncias fixaram as seguintes indemnizações:

Por danos morais, relativamente à morte de cada pai, foi atribuída a compensação de € 70.000,00. Relativamente à morte da irmã de poucos meses de idade, a quantia de € 74.000,00.

Por seu lado, quanto aos danos morais próprios, pela morte simultânea dos três familiares, tendo a A. 2 anos de idade, foi arbitrada a quantia de € 75.000,00.

Não foram postos em causa os valores arbitrados pelos demais danos (danos morais das próprias vítimas, despesas de funeral, danos patrimoniais futuros), sendo questionados na motivação das alegações da R. EE apenas os valores correspondentes ao dano-morte (propondo € 50.000,00 relativamente a cada pai e € 30.000,00 em relação à irmã) e aos danos morais próprios (propondo € 25.000,00).

Porém, ainda que no Capítulo III das suas alegações de recurso a R. EE tenha argumentado no sentido de serem reduzidos os montantes indemnizatórios, essa matéria não foi isolada, como questão autónoma, em qualquer das conclusões, sendo estas que delimitam o objecto do recurso, nos termos do art. 684º do CPC.

De todo o modo, a argumentação aduzida também não procederia.

Embora estejamos confrontados com valores que isoladamente considerados excedem aqueles que vêm sendo normalmente atribuídos por este Supremo Tribunal, no caso concreto ganha especial relevo o quadro circunstancial que envolveu o acidente: morte simultânea de ambos os pais e da única irmã da A.,

sendo esta uma criança de tenra idade, a qual por isso, ficou numa situação de orfandade absoluta, ficando naturalmente sem os benefícios que uma vida no núcleo familiar biológico lhe poderia proporcionar.

Se, como nas demais situações, é sempre difícil a tarefa de encontrar um valor compensatório adequado, no caso julga-se particularmente justificado o referido desvio.

Posto que não seja aplicável ao caso, na medida em que a Seguradora R. não intervém ao abrigo de contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, mostra-se particularmente pertinente o confronto com os valores que, para tais circunstâncias, resultam da Portaria nº 679/09, de 25-6, onde, em fase de regularização consensual de sinistros do ramo automóvel, se prescreve uma majoração de 150% relativamente à indemnização pelo direito à vida em casos de falecimento de ambos os pais, quando o filho tenha menos de 18 anos.

No caso concreto, mostra-se ainda relevante constatar que o acidente ocorreu há cerca de 10 anos, sendo que os valores que agora são confirmados se reportam à presente data.

IV - Face ao exposto, acorda-se em julgar improcedente a revista, confirmando-se o acórdão recorrido.

Custas da revista a cargo das recorrentes.

Notifique.

Lisboa, 14-3-13

Abrantes Geraldês

Bettencourt de Faria

Pereira da Silva

[1] Tal como a própria A. desenhou a acção, nos seus aspectos fundamentais, a efectividade da sua pretensão indemnizatória estará sempre garantida: ou pela Seguradora EE, em regime de solidariedade com a CC; ou, subsidiariamente, pela Seguradora DD com quem o condutor do veículo celebrou contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, respondendo quer pelo comportamento culposo do condutor, quer pelo risco. Afinal, duas Seguradoras que, como reconhece a R. Fidelidade Mundial nas suas alegações, integram o mesmo Grupo Económico: Caixa Seguros.

[2] Cfr., entre outros, **Sinde Monteiro**, RLJ, ano 132º, págs. 31 e segs., e 133º, págs. 37 e segs., **Menezes Cordeiro**, ROA, ano 65º, págs. 134 e segs., **Urbano Dias**, Da Responsabilidade civil das concessionárias de auto-estradas em acidentes de viação, na Revista do CEJ, nº 6, págs. 21 e segs., ou **Rui Ataíde**, Acidente em auto-estradas: natureza e regime jurídico da responsabilidade dos concessionários, em Estudos em Homenagem ao Prof. Carlos Ferreira de Almeida, vol. II, págs. 157 e segs.

[3] A síntese destas posições pode encontrar-se no citado trabalho de **Rui Ataíde**.

[4] A doutrina apresenta muitos outros exemplos:

Américo Marcelino, em Acidentes de Viação, 11ª ed., pág. 152, reporta-se aos animais em geral, sem exclusão de “aves”.

Carneiro da Frada, em Responsabilidade por acidentes em auto-estradas, na ROA, 65º, tomo II, pág. 432, é mais imaginativo e alude ao perigo emergente da entrada em auto-estradas, apesar da existência de rede lateral de vedação, de “gatos, texugos, javalis, genetas, saca-rabos, lebres, porventura até raposas (ou, naturalmente, corços, lince ou lobos ...)”.

Relativamente a outros obstáculos ou fonte geradoras de perigo para a circulação, **Armando Triunfante**, em Responsabilidade civil das concessionárias das auto-estradas, em Direito e Justiça, vol. XV, tomo I, pág. 97,

alude a manchas de óleo, areia ou substância gordurosa e viscosas ou ainda a lençóis de água, para concluir que, em geral, a concessionária será responsável pelos danos causalmente imputados por “não estarem asseguradas as desejáveis e indispensáveis condições de circulação”, de modo que, sendo frustrada a confiança que o utente depositou, caberá à concessionária “arcar com as responsabilidades” (pág. 100).

[5] Trata-se de obrigação que expressamente resulta da Base XXII, nº 1, do Contrato de Concessão, anexo ao Dec. Lei nº 294/07, de 24-10, onde se prescreve que na construção da auto-estrada deveria ter-se por referência a velocidade base de 120 a 140 km/h.

[6] Ainda que não tenha sido detectada no contrato de concessão celebrado com a R. CC ou nas suas posteriores modificações, ganhou foros de uma espécie de “cláusula geral” a que se encontra em diversos contratos de concessão de auto-estradas (SCUT) (v.g. contratos aprovados pelo Dec. Lei nº 335-A/99, de 28-9 (Base XLIX, nº 2), Dec. Lei nº 142-A/01, de 20-4 (Base LI, nº 2), Dec. Lei nº 87-A/00, de 13-5 (Base LI, nº 2) ou Dec. Lei nº 323-G/00, de 19-12), e que tem o seguinte teor:

“A concessionária está sujeita ao pagamento de multas por níveis de sinistralidade elevados que sejam da sua responsabilidade, nomeadamente por erros de concepção, construção ou manutenção”, prescrevendo-se um regime de “atribuição de prémios à implementação pela Concessionária de medidas tendentes à redução dos níveis de sinistralidade ... não se incluindo nestas as correcções que resultem de erros de concepção, construção ou manutenção ...”.

Também se detectam cláusulas com o seguinte teor:

- “A Concessionária é obrigada a assegurar assistência aos utentes da Auto - Estrada, nela se incluindo a vigilância das condições de circulação,

nomeadamente no que respeita à sua fiscalização e à prevenção de acidentes”.

[7] Deveres estes que **Sinde Monteiro** já justificava ao abrigo do art. 493º, nº 1, do CC, considerando a auto-estrada como imóvel submetido a dever de vigilância da concessionária (RLJ 131º, págs. 41 e segs.). No mesmo sentido cfr. o Ac. do STJ, de 1-10-09 (www.dgsi.pt).

[8] Ao nível do STJ, a respeito de incidentes com intervenção de animais, vem-se afirmando uma tese segundo a qual apenas deve considerar-se afastada a responsabilidade da concessionária quando se demonstrar que a intromissão do animal não lhe é de todo imputável, sendo atribuível a outrem, e quando se estabelecer positivamente, ainda que em termos de probabilidade, qual o evento alheio à sua esfera de actuação que ocasionou a falha de segurança objectiva (cfr. o Ac. do STJ, de 9-9-08, www.dgsi.pt, e o Ac. do STJ sobre que incidiu o Ac. do Trib. Const. nº 596/09, já citado).

[9] Pela consulta através de www.CC.pt, no sector da “gestão activa de tráfego”, informa a R. CC que, “ao nível de patrulhamentos efectuados pela CC Assistência Rodoviárias, o CCO (Centro de Coordenação Operacional) promove a respectiva fiscalização ... de modo a maximizar o nível, qualidade e tipo de serviços prestados, através da minimização do tempo de resposta” Refere ainda que “o facto de o CCO possuir uma base de dados de todas as incidências que ocorrem na rede, permite a análise e o tratamento estatístico dos dados relevantes para a operação, permitindo a construção de indicadores de gestão, bem como a possibilidade de melhoria contínua do sistema”.

Fonte: <http://www.dgsi.pt>