

REVISTA DA
FACULDADE DE DIREITO DA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

LISBON LAW REVIEW



ANO LXIV

2023

NÚMERO 2

REVISTA DA FACULDADE DE DIREITO
DA UNIVERSIDADE DE LISBOA
Periodicidade Semestral
Vol. LXIV (2023) 2

LISBON LAW REVIEW

COMISSÃO CIENTÍFICA

Alfredo Calderale (Professor da Universidade de Foggia)
Christian Baldus (Professor da Universidade de Heidelberg)
Dinah Shelton (Professora da Universidade de Georgetown)
Ingo Wolfgang Sarlet (Professor da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul)
Jean-Louis Halpérin (Professor da Escola Normal Superior de Paris)
José Luis Díez Ripollés (Professor da Universidade de Málaga)
José Luís García-Pita y Lastres (Professor da Universidade da Corunha)
Judith Martins-Costa (Ex-Professora da Universidade Federal do Rio Grande do Sul)
Ken Pennington (Professor da Universidade Católica da América)
Marc Bungenberg (Professor da Universidade do Sarre)
Marco Antonio Marques da Silva (Professor da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo)
Miodrag Jovanovic (Professor da Universidade de Belgrado)
Pedro Ortego Gil (Professor da Universidade de Santiago de Compostela)
Pierluigi Chiassoni (Professor da Universidade de Génova)

DIRETOR

M. Januário da Costa Gomes

COMISSÃO DE REDAÇÃO

Paula Rosado Pereira
Catarina Monteiro Pires
Rui Tavares Lanceiro
Francisco Rodrigues Rocha

SECRETÁRIO DE REDAÇÃO

Guilherme Grillo

PROPRIEDADE E SECRETARIADO

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa
Alameda da Universidade – 1649-014 Lisboa – Portugal

EDIÇÃO, EXECUÇÃO GRÁFICA E DISTRIBUIÇÃO LISBON LAW EDITIONS

Alameda da Universidade – Cidade Universitária – 1649-014 Lisboa – Portugal

ISSN 0870-3116

Depósito Legal n.º 75611/95

Data: Fevereiro, 2024

-
- 11-21 **M. Januário da Costa Gomes**
Editorial

ESTUDOS DE ABERTURA

-
- 25-38 **Christian Baldus**
Tudo podemos... ou: pão integral antes do bolo! Internacionalização da formação jurídica entre política e prática
Wir können alles... oder: Schwarzbrot vor Kuchen! Internationalisierung der Juristenausbildung zwischen Politik und Praxis

-
- 39-60 **Jean-Louis Halpérin**
O direito e as suas histórias
Law and its Histories

ESTUDOS DOUTRINAIS

-
- 63-118 **Alfredo Calderale**
Carta della foresta e mutamenti economico-sociali in Inghilterra dal XV al XX secolo
The Forest Charter and Socio-economical Changes in England from the XVth to the XXth Century

-
- 119-167 **André Mendes Barata**
O Sistema Europeu de Garantia de Depósitos: perspectivas para a construção do terceiro pilar da União Bancária
The European Deposit Insurance Scheme: perspectives for the construction of the third pillar of the Banking Union

-
- 169-190 **Aquilino Paulo Antunes**
Falhas de abastecimento de medicamentos
Medicines shortages

-
- 191-238 **Carlos de Oliveira Coelho**
Em torno de duas leituras da *lex sane si maris*. Sobre as visões de Grotius e de Serafim de Freitas a respeito da liberdade dos mares
On two readings related to the lex sane si maris. About the views of Grotius and Serafim de Freitas regarding the freedom of the seas

-
- Carlos Sardinha**
239-254 Introdução ao estudo da História da Ciência do Direito Privado na Europa: Alemanha
Introduction to the Study of the History of the Science of Private Law in Europe: Germany
-
- Daniel de Bettencourt Rodrigues Silva Morais**
255-300 Inventory Proceeding according to the *Goa Succession, Special Notaries and Inventory Proceeding Act 2012*: still portuguese law?
O processo de inventário de acordo com o Goa Succession, Special Notaries and Inventory Proceeding Act 2012: ainda direito português?
-
- Daniele Coduti**
301-333 La legge ex art. 116, co. 3, della Costituzione italiana: punto fermo od ostacolo per l'attuazione del regionalismo differenziato?
A lei nos termos do art. 116, par. 3º, da Constituição italiana: ponto fixo ou obstáculo para a implementação do regionalismo diferenciado?
-
- Eduardo Vera-Cruz Pinto**
335-376 A Constituição Brasileira de 1824 e o fim da *Confederação Brasileira*: efeitos jurídicos da rejeição política de juntar Cabo Verde e Angola ao Brasil
The Brazilian Constitution of 1824 and the end of the Brazilian Confederation: legal effects of the political rejection of joining Cape Verde and Angola to Brazil
-
- Filipe de Arede Nunes**
377-398 A guerra como continuação da política de Estado: o confronto dialético entre Direito e Poder
War as continuation of State politics: the dialectic confrontation between Law and Power
-
- Francesco Astone**
399-416 Contratto, Interpretazione, Pubblica Amministrazione
Contract, Interpretation, Public Administration
-
- Francisco Mendes Correia**
417-466 Responsabilidade e risco nas operações de pagamento não autorizadas
Risk and liability for unauthorised payment transactions

-
- Francisco Rodrigues Rocha**
467-517 Limites de indemnização e capital seguro. Os artigos 508.º do CC e 12.º do RSORCA
Indemnity Limits and Insured Sum. Articles 508 of the Civil Code and 12 of the Compulsory Motor Vehicle Insurance Law
-
- Gabrielle Bezerra Sales Sarlet | Ingo Wolfgang Sarlet**
519-538 Os desafios da implementação do 5G em um cenário de exclusão digital e de hiperconexão e o Estado Democrático de Direito no Brasil
The Challenges of Implementing 5G in a Scenario of Digital Exclusion and Hyperconnectivity and the Democratic Rule of Law in Brazil
-
- Giovanni Damele | Inês Pinheiro**
539-544 Kelsen e a Górgona do poder: uma resposta a Kaufmann
Kelsen and the Gorgon of power: a response to Kaufmann
-
- Glauto Lisboa Melo Junior**
545-573 Navegando por padrões obscuros: uma análise crítica da Lei dos Mercados Digitais (DMA) e da Lei dos Serviços Digitais (DSA) para a proteção dos consumidores *on-line*
Navigating through dark patterns: a critical analysis of the Digital Market Act (DMA) and Digital Services Act (DSA) in protecting consumers online
-
- Inês Ferreira Leite**
575-599 Fundamento e axiologia de um conceito de ação jurídico-penal (a propósito da definição de “o mesmo crime”)
Reasoning and axiology of a universal concept of a legally liable criminal act (about the concept of the “same offense”)
-
- João de Oliveira Gerales**
601-660 Sobre o âmbito e os limites das denominações de origem e das indicações geográficas nas propostas de revisão da regulamentação europeia
On the Scope and Limits of Designations of Origin and Geographical Indications on the Proposals for the Revision of European Regulations
-
- Jorge Reis Novais**
661-722 Financiamento de contencioso por terceiros e Constituição
The Constitution and third-party litigation funding

- **José Maria Cortes**
723-740 Destapar o consultor: os *proxy advisors* e a solução portuguesa
Uncovering the advisor: proxy advisors and the Portuguese solution
- **Luis Satúrio Pires**
741-766 Sobre a (des)proporcionalidade do regime da revogação por ingratidão
About the (dis)proportionality of the ingratitude revocation regime
- **Manuel Barreto Gaspar**
767-802 As Idiossincrasias Jus-Administrativas do Estado Novo Português e do Estado
Fascista Italiano: Breve Jornada pela Evolução Histórica do Direito Administrativo
e pelo Pensamento Jurídico Marcellista – Parte I
*The Jus-Administrative of the Portuguese Estado Novo and the Italian Fascist State: Brief
Journey through the Historical Evolution of Administrative Law and the Marcellista
Juridical Thought – Part I*
- **Pierluigi Chiassoni**
803-822 Dos conceptos de discrecionalidad judicial
Two concepts of judicial discretion

JURISPRUDÊNCIA CRÍTICA

- **João Gomes de Almeida**
825-835 Uma ou múltiplas residências habituais do(s) cônjuge(s): comentário ao
Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 25 de novembro de
2021, *IB contra FA*, proc. C-289/20
*One or multiple habitual residences of the spouse(s): annotation on the European Court
of Justice Judgment of 25 November 2021, IB v FA, case C-289/20*

VIDA CIENTÍFICA DA FACULDADE

- **Adelaide Menezes Leitão**
839-850 Arguição da tese de doutoramento de José Anchieta da Silva sobre “A posição
dos Credores e a Recuperação da Empresa”
*Discussion of the doctoral thesis presented by José Anchieta da Silva on the subject “Creditors’
position and the recovery of the company”*

José Luís Bonifácio Ramos
851-858 Arguição da tese de doutoramento de Geovana Mendes Baía, “Poderes Instrutórios do Juiz e Negócios Processuais em Matéria de Prova”
Discussion of the Doctoral Thesis of Geovana Mendes Baía, “Poderes Instrutórios do Juiz e Negócios Processuais em Matéria de Prova”

Vitalino Canas
859-890 Arguição da tese de doutoramento de Jorge Manuel da Silva Sampaio sobre “Ponderação e proporcionalidade. Uma teoria analítica do raciocínio constitucional”
Discussion of the PhD exam by Jorge Manuel da Silva Sampaio, on the thesis “Weighting and proportionality. An Analytical Theory of Constitutional Reasoning”

LIVROS & REVISTAS

Adelaide Menezes Leitão
893-900 Recensão à obra *Krisen des fallimento*, de Johannes Heck

Javier Llobet Rodriguez
901-920 Recensão à obra *Nationalsozialistisches Strafrecht. Kontinuität und Radikalisierung*, de Kai Ambos

João de Oliveira Geraldes
921-938 Recensão à obra *Causa contractus: Auf der Suche nach den Bedingungen der Wirksamkeit des vertraglichen Willens/Alla ricerca delle condizioni di efficacia della volontà contrattuale/À la recherche des conditions de l'efficacité de la volonté contractuelle*, (org.) Gregor Albers/Francesco Paolo Patti/Dorothee Perrouin-Verbe

Maria José Capelo
939-957 Recensão à obra *Manual de Processo Civil*, volume I e II, de João de Castro Mendes e Miguel Teixeira de Sousa

Nuno Andrade Pissarra
959-975 Recensão à obra *Römisches Recht*, de Alfred Söllner e Christian Baldus

Limites de indemnização e capital seguro. Os artigos 508.º do CC e 12.º do RSORCA

Indemnity Limits and Insured Sum. Articles 508 of the Civil Code and 12 of the Compulsory Motor Vehicle Insurance Law

Francisco Rodrigues Rocha*

Resumo: O presente artigo destina-se a explorar o âmbito e o alcance da remissão do artigo 508.º do CC para «o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel». De facto, apesar da aproximação feita e querida pelo legislador de 2004, o modo como funcionam e se articulam os limites máximos de responsabilidade civil objectiva e os limites mínimos de cobertura do seguro de responsabilidade civil por acidentes causados por veículos terrestres a motor continuam a não ser claros.

Palavras-chave: responsabilidade civil; seguro automóvel; limites máximos de indemnização; capital seguro; pluralidade de lesados.

Abstract: In the present article we intend to explore the scope and range of the remission made by the Article 508 of the Civil Code to «the minimum insured sum of the mandatory motor insurance». In fact, in spite of the rapprochement made and wanted by the Portuguese legislator in 2004, the functioning and articulation between the maximum indemnity limits by the non-guilt liability for land vehicles and the minimum insured sum for the cover of civil liability for damages caused by motor land vehicles are still unclear.

Keywords: civil liability; motor insurance; maximum limits of indemnity; sum insured; plurality of injured parties.

Sumário: 1. Introdução; 2. O artigo 508.º do CC; 2.1. As alterações a que o artigo 508.º do CC foi sujeito (e a paralela evolução dos capitais seguros nos RSORCA 1975, 1979 e 1985); 3. Dificuldades hermenêuticas suscitadas pela remissão do artigo 508.º do CC para «o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel»; 3.1. Remissão para «o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel» ou para os capitais mínimos?; 3.2. Remissão para «o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel»?; 3.3. Uma errada transposição da DSA V no que respeita ao capital mínimo para danos pessoais?; 3.4. Capitais mínimos anuais ou por acidente renováveis ainda que dentro do mesmo ano?; 3.5. Valem os limites de indemnização

* Professor auxiliar convidado da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. Advogado.

do artigo 508.º do CC *singulatim* por crédito indemnizatório de cada lesado ou, de forma agregada, por acidente independentemente do número de lesados?; 3.6. Aplicação ao cálculo da indemnização do regime do rateio no seguro automóvel?; 4. Conclusão.

1. Introdução**

I. A relação entre seguro e responsabilidade civil parece, à primeira vista, natural aos olhos de um jurista. Ela pode ser, nalgumas áreas, tão intensa que leve a confundir ambos.

** Lista de abreviaturas mais usadas: ASF = Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões; BMJ = Boletim do Ministério da Justiça; CA = *Code des assurances* (França); CAP = *Codice delle assicurazioni private* (Itália); CC = Código Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47.344, de 25-Nov.-1966, sucessivamente alterado; CCom = Código Comercial, aprovado por Carta de Lei de 18-Jun.-1888, sucessivamente alterado; CE = Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3-Mai., sucessivamente alterado; CJ = Colectânea de Jurisprudência; DSA I = Directiva n.º 76/166/CEE, do Conselho, de 24-Abr.-1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade, também chamada Primeira Directiva sobre o Seguro Automóvel; DSA II = Directiva n.º 84/5/CEE, do Conselho, de 30-Dez.-1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis, também chamada Segunda Directiva sobre o Seguro Automóvel; DSA III = Directiva n.º 90/232/CEE, do Conselho, de 14-Mai., relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis, também chamada Terceira Directiva sobre o Seguro Automóvel; DSA IV = Directiva n.º 2000/26/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16-Mai., relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil relativo à circulação de veículos automóveis e que altera as Directivas n.º 73/239/CEE e 88/357/CEE, do Conselho, chamada também Quarta Directiva sobre o Seguro Automóvel; DSA V = Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11-Mai., que altera as Directivas n.º 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n.º 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis, chamada Quinta Directiva sobre o Seguro Automóvel; DSA consolidada ou codificadora = Directiva n.º 2009/103/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16-Set., relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar (versão codificada das DSA); DSA VI = Directiva (UE) n.º 2021/2118, de 24-Nov., relativa ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade; FGA = Fundo de Garantia Automóvel; GPCV = Gabinete Português de Carta Verde; KHVG = *Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz*, aprovado em 1994 e sucessivamente alterado (Áustria); LRCS(CV) = *Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, aprovada pelo Real Decreto Legislativo n.º 8/2004, de 29-Out., sucessivamente

A um olhar mais atento, não são as coisas, porém, tão simples. O tipo contratual seguro admite, numa extensão consentida por lei, uma elasticidade¹ tal que não tem de constituir um seguro dito de danos e, mesmo nos de danos ou nos de pessoas com «prestações de natureza indemnizatória», não é forçoso que os factos que constituem o sinistro sejam simultaneamente constitutivos de um dever de indemnizar². A atribuição, que consiste na cobertura do risco³, e o dever de prestar do segurador resultam de um contrato, não da responsabilidade civil. Estamos, no caso da prestação a realizar em caso de sinistro, perante um dever primário de prestar; ele não pressupõe a violação de qualquer obrigação por parte

alterada (Espanha); PflVG = *Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter (Pflichtversicherungsgesetz)* (Alemanha); RJCS (ou LCS) = Regime Jurídico do Contrato de Seguro, também conhecido por Lei do Contrato de Seguro, aprovado pelo e em anexo ao Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16-Abr., objecto da Declaração de Rectificação n.º 32-A/2008, de 12-Jun., alterado pela Lei n.º 147/2015, de 9-Set., e pela Lei n.º 75/2021, de 18-Nov.; RSORCA I = Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 165/75, de 28-Mar., cuja entrada em vigor foi adiada *sine die* pelo Decreto-Lei n.º 373/76, de 19-Mai., e revogado pelo artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 408/79, de 25-Set.; RSORCA II = Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 408/79, de 25-Set., revogado pelo artigo 40.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31-Dez.; RSORCA III = Regime do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 522/85, de 31-Dez., sucessivamente alterado até ao Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3-Mai., e revogado pelo artigo 94.º/1 a) do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-Ag.; RSORCA IV = Regime do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21-Ag., objecto da Declaração de Rectificação n.º 96/2007, de 19-Out., e alterado pelo Decreto-Lei n.º 153/2008, de 6-Ag.

¹ Vd. Maria Elisabete Gomes Ramos, *O contrato de seguro entre a liberdade contratual e o tipo*, Almedina, Coimbra, 2021, *passim*.

² Cf. Margarida Lima Rego, *Contrato de seguro e terceiros. Estudo de Direito civil*, Coimbra Ed., Coimbra, 2010, 647-648 (e *passim*), Francisco Rodrigues Rocha, *Do princípio indemnizatório nos seguros de danos*, Almedina, Coimbra, 2015, 81 (e *passim*), *id.*, *Algumas notas em torno da cláusula CIF e do seguro de transporte de mercadorias*, em *Temas de Direito dos Transportes*, vol. III, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2015, 247-315, *id.*, *Sub-rogação do segurador e prescrição – comentário ao acórdão do Tribunal da Relação de Évora de 10 de Março de 2016, proc. n.º 436/12.4TBMRA.E1, RDES LVII (2016) 1/4, 379-401, id.*, *O regime convencional do artigo 131.º do RJCS, RDES LX (2019), 1/4, 281-302, id.*, *O transporte de mercadorias por mar e o respectivo seguro. Exoneração de responsabilidade e exclusão do risco coberto*, em *Direito dos transportes em Angola*, I, coord. Paulino Lukamba/M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2020, 71-132, ou *id.*, *Acordos sobre o valor do interesse a segurar e sobresseguimento. Comentário ao acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 8 de Junho de 2017, RDES LXIII (2022) 1/4, 355-397.*

³ Sobre a natureza jurídica da cobertura, de difícil categorização, M. Lima Rego, *Contrato de seguro e terceiros* cit., 348, Pedro Romano Martinez, anotação ao artigo 1.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada*, 4.ª ed., Almedina, Coimbra, 2020, 38, ou António Menezes Cordeiro, *Direito dos seguros*, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2016, 572-577.

do segurador⁴: «uma coisa é a indemnização devida por quem for responsável pelo acidente (...), e outra a cobertura da responsabilidade pelo seguro obrigatório»⁵. Diversamente, na responsabilidade civil, o ponto de partida é outro: estaremos, no caso da responsabilidade obrigacional, perante a violação de deveres específicos, as mais das vezes com base no contrato, outras com base na lei, gerando um dever (secundário: por referência ao dever primário que é violado) de indemnizar; e, no caso da responsabilidade delitual, perante a violação de deveres genéricos, também ela geradora de um dever de indemnizar. Isto não significa que não haja aspectos de regime do seguro que se aproximem ou coincidam, nomeadamente através de normas remissivas, com o da responsabilidade civil: há-os, com efeito, nos seguros de danos e, dentre estes, especialmente nos facultativos e, mais ainda nos obrigatórios de responsabilidade civil (cf., em geral, os artigos 138.º/2 e 146.º/3 do RJCS)⁶, a ponto de o estudo de um seguro de responsabilidade civil pressupor, ainda que afinal possa não lhe corresponder integralmente, o do respectivo regime de responsabilidade.

A *commixtio* entre seguro e responsabilidade civil⁷ atinge um nível especialmente intenso no seguro obrigatório de responsabilidade civil respeitante a veículos terrestres a motor⁸, também dito, por antonomásia, seguro (de responsabilidade

⁴ Ainda que obviamente a mesma possa ocorrer, caso em que, tratando-se de obrigações pecuniárias, estará o segurador sujeito a indemnizar, em princípio através do pagamento de juros moratórios. Vd. F. Rodrigues Rocha, *Da qualificação do seguro como acto de comércio. A determinação da taxa de juros moratórios devidos pelo segurador*, RDES LVI (2015) 1/3, 259-283.

⁵ J. Antunes Varela, *Das obrigações* cit., II, 691.

⁶ Vd., ainda, P. Romano Martinez, *Contrato de seguro – âmbito do dever de indemnizar*, no *I Congresso de Direito dos Seguros*, coord. António Moreira/M. Costa Martins, Almedina, Coimbra, 2000, 155-168, *id.*, *Direito dos Seguros. Relatório*, suplemento RFDUL LXV (2005), Coimbra Ed., Coimbra, 2006, 75 ss., *id.*, *Direito dos seguros. Apontamentos*, Principia, Cascais, 2006, 101 ss., *id.*, *Ensaio sobre os seguros de responsabilidade civil*, CLR II (2018) 2, 41-72, ou Filipe Albuquerque Matos, *Princípio do indemnizatório e seguros de danos: algumas questões*, *Julgar* 43 (2021), 13-14 (13-85).

⁷ E, quando esteja em causa, transporte, num interessante entrecruzar entre Direito da Responsabilidade, Direito dos Seguros e Direito dos Transportes. Cf. *infra* nts. 38 e 62.

⁸ Sobre a relação entre direito dos seguros e da responsabilidade civil, em particular no seguro automóvel, J. Sinde Monteiro, *Direito dos seguros e direito da responsabilidade civil. Da legislação europeia sobre o seguro automóvel e sua repercussão no regime dos acidentes causados por veículos. A propósito dos acórdãos Ferreira Santos, Ambrósio Lavrador (e o.) e Marques de Almeida*, do TJJUE, RLJ 142/3977 (2012), 82-131, *id.*, *Direito dos seguros e direito da responsabilidade. Por um aperfeiçoamento judicial da proteção das vítimas do trânsito rodoviário. Parte I: Direito dos seguros*, RLJ 152/4036 (2022), 14-50, *id.*, *Direito dos seguros e direito da responsabilidade. Por um aperfeiçoamento judicial da proteção das vítimas do trânsito rodoviário. Parte II: Direito da responsabilidade*, RLJ 152/4037 (2022), 82-114, Maria José Rangel de Mesquita, *Sistema do Certificado Internacional de Seguro Automóvel e Direito da União Europeia: a protecção das vítimas de acidentes transnacionais*, em *Direito*

civil) automóvel⁹. Mais: tão intenso que o seguro acabou, paulatinamente, por cobrir mais riscos do que os danos ressarcíveis em sede de responsabilidade civil objectiva pelo risco por parte do tomador e ou segurado, ou seja, o segurador acaba por responder mais gravosamente ou mesmo em casos em que não responda aquele (cf., por ex., a cobertura de furto, roubo ou furto de uso: artigo 15.º/2; ou a cobertura em caso de utilização do veículo fora do âmbito da actividade profissional de garagista: artigo 7.º/1 e 2 do RSORCA 2007)¹⁰.

Esta aproximação ou interferência é normalmente unilateral, no sentido em que é o seguro que absorve ou mimetiza regras da responsabilidade. Às vezes, porém, apesar de as DSA não terem como propósito alterar as regras sobre responsabilidade civil¹¹, ocorre o fenómeno inverso, sendo o seguro automóvel um

da União Europeia e Transnacionalidade – Acção Jean Monnet, QJ, Lisboa, 2010, 259-260, F. Albuquerque Matos, *Alterações legislativas no binómio danos corporais/danos materiais*, nos *II Seminários dos Cadernos de Direito Privado*, n.º especial 2 (2012), 126-127 (123-135), F. Rodrigues Rocha, *Criação do Fundo de Garantia Automóvel e evolução do quadro legislativo, nos 40 anos. Fundo de Garantia Automóvel*, ASF, Lisboa, 2021, 78-79; em geral, vd. também António Menezes Cordeiro, *Direito dos seguros: perspectivas de reforma, no I Congresso Nacional de Direito dos Seguros. Memórias*, coord. António Moreira/M. Costa Martins, Almedina, Coimbra, 2000, 21, ou Maria Inês de Oliveira Martins, *Seguro e responsabilidade civil*, BFD XCVI (2020) 1, 241-290.

⁹ Vd. Rita Ferreira da Silva, *Algumas notas sobre a existência (ou não) de obrigação solidária de indemnizar o terceiro lesado no domínio do contrato de seguro (obrigatório) de responsabilidade civil de veículos terrestres a motor*, RCEJ 13 (2008), 139 ss. (139-158), e ead., *Breve análise do regime jurídico de regularização de sinistros no âmbito do seguro (obrigatório) de responsabilidade civil de veículos terrestres a motor*, 261 nt. 1 (261-283).

¹⁰ Sobre a tendência – cujos desenvolvimentos desde o último quartel do século XX não são lineares –, na responsabilidade civil automóvel, para, em virtude da cobertura dos riscos por um seguro, se propender a um sistema dito «*no fault*», não no sentido de se prescindir da culpa (que, no sistema de responsabilidade objectiva pelo risco, já prescinde: artigos 503.º ss. do CC), mas no sentido de se dispensar mesmo a responsabilidade civil, socializando os riscos, através de seguros, de fundos de garantia ou mecanismos similares (como já acontece com a intervenção do FGA, pelo menos num primeiro plano, mas já não assim no plano secundário, de regresso em sentido amplo do FGA sobre o responsável), *ex multis*, J. Sinde Monteiro, *Estudos sobre a responsabilidade civil cit., passim*, ou Dário Moura Vicente, *Direito comparado*, vol. II – *Obrigações*, Almedina, Coimbra, 2017, 464.

¹¹ Vd., entre nós, e.g., J. Sinde Monteiro, *Direito dos seguros e direito da responsabilidade civil. Da legislação europeia cit.*, 82-131; no direito britânico, R. Merkin/M. Hemsworth, *The Law of Motor Insurance*, 2.ª ed., Sweet and Maxwell, Londres, 2015, 678; na jurisprudência, TJUE 17-Mar.-2011, proc. n.º C-484/09 (*Carvalho Ferreira Santos*), TJUE 21-Fev.-2008, proc. n.º C-356/06 (*Farrell*), TJUE 30-Jun.-2005, proc. n.º C-537/03 (*Candolin*) ou TJUE 9-Jun.-2011, proc. n.º 409/09 (*Lavrador*). Defende uma harmonização dos regimes de responsabilidade civil M. J. Rangel de Mesquita, *Sistema de Certificado Internacional de Seguro Automóvel cit.*, 259-260, sobre cuja posição remetemos para o nosso *Criação do Fundo de Garantia Automóvel e evolução do quadro jurídico*, em *40 anos – Fundo de Garantia Automóvel*, ASF, Lisboa, 2021, 79 nt. 90.

campo onde isto mesmo se verifica. O «contágio»¹² é, por vezes, terminológico¹³, noutras atinge aspectos de regime de maior relevo.

II. O tema que nos propomos tratar no presente texto corresponde, cremos, a um de tais aspectos, nos quais o regime jurídico aplicável ao contrato de seguro se projecta sobre o de responsabilidade civil: os limites máximos de indemnização por responsabilidade objectiva¹⁴.

Sobre a responsabilidade civil respeitante a acidentes por veículos terrestres (artigos 503.º a 508.º do CC), são plúrimos os problemas que podem suscitar-se e vasta a mole de autores que sobre o mesmo se tem debruçado¹⁵. Interessa-nos, aqui, porém,

¹² Que abordamos aqui de uma perspectiva legislativa, incluindo a regulamentar. Não podem, todavia, esquecer-se, alargando o conceito de direito a experiência ou vivência jurídica, que não meramente a ordem ou ordenamento (Riccardo Orestano, *Introduzione allo studio del diritto romano*, il Mulino, Bolonha, 1987, *passim*), os efeitos que a prática forense, judiciária ou arbitral, em litígios envolvendo acidentes automóveis e o respectivo seguro, tem sobre o modo os juristas vêem e, de certo modo também, conformam a responsabilidade civil objectiva respeitante a veículos terrestres a motor.

¹³ Ou aparentemente terminológico, como é o caso da dicotomia entre danos pessoais e materiais. Vd. *infra* secção 2.1, VII.

¹⁴ A iminência de alteração legislativa, designadamente a aprovação de novo RSORCA em transposição da DSA VI 2021, cujo prazo de transposição terminará a 23-Dez.-2023, terá, cremos, pouca influência sobre o conteúdo e as posições defendidas no presente estudo, sobretudo em razão do facto de a necessária alteração ao artigo 12.º do RSORCA ter de ser feita nos termos e no quadro da DSA VI, cuja redacção é conhecida.

¹⁵ Sobre o artigo 508.º do CC, vd., e.g., Adriano Vaz Serra, *Fundamentos da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*, *BMJ* 90 (1959), 204-214, *id.*, *Direito das obrigações (com excepção dos contratos em especial)*, separata do *BMJ* (1960), 639-640 (anteprojecto), *id.*, *Anotação [ao acórdão STJ de 28 de Outubro de 1969]*, *RLJ* 103/3437 (1971), 512, *id.*, *Anotação [ao Acórdão STJ de 27 de Outubro de 1970]*, *RLJ* 104/3456 (1971), 232 nt. 1, Jacinto Rodrigues Bastos, *Das obrigações em geral segundo o Código Civil de 1966*, II, 1972, 169-170, Fernando Pires de Lima/João Antunes Varela, *anotação ao artigo 508.º, Código Civil anotado*, I, colab. Henrique Mesquita, 4.ª ed., Coimbra Ed., Coimbra, 1997 (reimpr. 2011), 523-524, José Gualberto de Sá Carneiro, *Responsabilidade civil por acidente de viação*, *RT* 86/1829 (1968), 118-120, Jorge Sinde Monteiro, *Alteração dos limites máximos da responsabilidade pelo risco*, *BMJ* 331 (1983), 5-35, António José Moreira, *Manual prático dos acidentes de viação*, Porto Ed., Porto, 1987, 250-257, Dario Martins de Almeida, *Manual de acidentes de viação*, 3.ª ed., Almedina, Coimbra, 1987, 378-385, Manuel de Oliveira Matos, *Código da Estrada e seu Regulamento (anotados e actualizados)*, 6.ª ed., Almedina, Coimbra, 1991, 532-534, João Antunes Varela, *Das obrigações em geral*, I, 10.ª ed., Almedina, Coimbra, 2000, 690-696, Mário Júlio de Almeida Costa, *Direito das obrigações*, 12.ª ed., Almedina, Coimbra, 2009, 645-650, Rui de Alarcão, *Direito das obrigações*, texto elaborado por J. Sousa Ribeiro/J. Sinde Monteiro/Almeno de Sá e J. C. Proença com base nas lições, Coimbra, 1983, 280-281, Américo Marcelino, *Acidentes de viação e responsabilidade civil*, 11.ª ed., Petrony, Lisboa, 2012, 580-590, António Menezes Cordeiro, *Tratado de Direito Civil*, VIII, colab. A Barreto Menezes Cordeiro, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2023, 743-744, Jorge Ribeiro de Faria, *Direito das obrigações*,

focar apenas alguns núcleos ou constelações problemáticas em torno da disciplina do artigo 508.º, na sua articulação com o regime do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel¹⁶, em termos que enunciaremos no decurso do presente escrito.

O estudo tem, assim, a seguinte estrutura: depois da presente introdução, analisaremos, perfunctoriamente, o regime do artigo 508.º, sobretudo na parte respeitante a veículos terrestres a motor, rodoviários, não colectivos (2.), e, em seguida, passaremos ao âmbito e alcance da remissão que do artigo 508.º do CC consta o capital mínimo do seguro automóvel, isolando, a este respeito, seis principais questões a que procuraremos responder (3.1. a 3.6.); terminaremos com as costumeiras conclusões (4.).

2. O artigo 508.º do CC

I. O artigo 508.º do CC estabelece, como a sua epígrafe prenuncia¹⁷, *limites máximos* de indemnização pecuniária – aplicáveis também à reintegração em

II, colab. Miguel Pestana de Vasconcelos/Rute Teixeira Pedro, Almedina, Coimbra, 2023, 89-98, Nuno Manuel Pinto Oliveira, *Revogação tácita do art. 508.º do Código Civil*, SI 292 (2002), 97-109, *id.*, *Em tema de revogação do artigo 508.º do Código Civil. Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 13.2.2003*, rev. 4591/02, CDP 4 (2003), 47-67, João Calvão da Silva, *Anotação. S.T.J., Acórdão de 1 de Março de 2001*, RLJ 134/3924-3925 (2001), 118-124, *id.*, *Anotação. S.T.J., Acórdão de 13 de Fevereiro de 2003 (Revogação parcial e actualização do art. 508.º do Código Civil pelo art. 6.º do Decreto-Lei n.º 522/85; a natureza material de direito da responsabilidade civil do art. 8.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 522/85 e o art. 503.º do Código Civil, em caso de furto ou roubo de automóvel*, RLJ 134/3927-3928 (2001), 197-198, Luís Menezes Leitão, *Direito das obrigações*, I, 16.ª ed., Almedina, Coimbra, 2021, 376-377, Pedro Romano Martinez, *Direito das obrigações. Apontamentos*, 5.ª ed., AAFDL, Lisboa, 2017, 120, Eduardo Santos Júnior, *Direito das obrigações, I – Sinopse explicativa e ilustrativa*, 3.ª ed., AAFDL, Lisboa, 2014, 367, Raúl Guichard, artigo 508.º do CC, em *Comentário ao Código Civil. Direito das obrigações. Das obrigações em geral*, UCE, Lisboa, 2018, 422-424, Rui Soares Pereira, anotação ao artigo 508.º, em *Código Civil comentado*, II – *Das obrigações em geral*, Almedina, Coimbra, 2021, 485-487, Rui Mascarenhas Ataíde/António Barroso Rodrigues, *Acidentes de viação. Responsabilidade subjectiva, presunções de culpa e responsabilidade objectiva*, *Julgado* 46 (2022), 13-32, *max.* 31-32, ou Rui Mascarenhas Ataíde, *Direito da responsabilidade civil*, Gestlegal, Coimbra, 2023, 485-486.

¹⁶ Excluimos, no entanto, problemas relacionados com os limites indemnizatórios ou de capital seguro quando o acidente rodoviário ocorra fora do território nacional ou dentro do território nacional mas protagonizado por cidadão estrangeiro ou veículo com matrícula estrangeira. Vd., porém, J. Antunes Varela, *Das obrigações* cit., II, 691 (a Convenção-Tipo Intergabinetes foi, no entanto, *interim*, revogada pelo chamado Regulamento Geral do Conselho dos Serviços Nacionais de Seguros de 2002; cf., deste diploma, o artigo 3.º/4 e 5).

¹⁷ Não deixa, todavia, de ser curiosa a diferente redacção da epígrafe do artigo 508.º «Limites máximos» e a do 510.º «Limites da responsabilidade». Sobre limitação do *quantum* indemnizatório ou da responsabilidade, vd., e. o., M. Januário da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010, 13 ss.

espécie¹⁸ – por responsabilidade civil resultante de acidente de viação. A responsabilidade aqui contemplada é apenas a *objectiva, pelo risco* («quando não haja culpa do responsável»¹⁹): para a responsabilidade subjectiva, por culpa – mas também para a responsabilidade do comitente (artigo 500.º do CC²⁰) –, não valem os limites dispostos neste preceito²¹.

¹⁸ Pecuniária, mas também por reintegração em espécie: assim também, R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 423.

¹⁹ Cf. também, além do n.º 1 do artigo 508.º, o 510.º do CC: «quando não haja culpa do responsável». Havendo uma colisão de veículos (não tem forçosamente de ocorrer, note-se; assim já, J. Antunes Varela, *Das obrigações* cit., I, 693), a limitação da indemnização só opera depois de repartida a responsabilidade nos termos do artigo 506.º do CC: assim, STJ 20-Nov.-1973, proc. n.º 64620, *BMJ* 231 (1973), 151-153, STJ 25-Fev.-1982, *BMJ* 314 (1982), 298-305, *max.* 303-304, e *RLJ* 118 (1985), 154-159, *max.* 158-159, e o voto vencido de Orlando Vasconcelos Carvalho em STJ 7-Dez.-1983, *BMJ* 332 (1984), 451-458; na doutrina, J. Antunes Varela, *Das obrigações* cit., II, 693, *id.*, anotação [Acórdão de 7 de Dezembro de 1983], *RLJ* 121/3774 (1983), 279-288, *max.* 287-288, M. J. de Almeida Costa, *Direito das obrigações* cit., 648, J. Ribeiro de Faria, *Direito das obrigações* cit., 92 nt. 227, R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 424, ou R. Soares Pereira, anotação ao artigo 508.º, *Código Civil comentado* cit., II, 486; contra: STJ 7-Dez.-1983, *BMJ* 332 (1984), 451-458, *max.* 455-458, com os argumentos, sem prejuízo de considerações laterais, de que a redução a operar é apenas a do artigo 506.º e mencionando que a letra do artigo 508.º/1 se refere apenas a «responsável» e a «veículo» no singular. Nas hipóteses que consideramos em texto, partimos, no entanto, da situação considerada na parte final do n.º 1 do artigo 506.º do CC.

A aplicação à responsabilidade objectiva por danos resultantes de veículos terrestres do disposto no artigo 494.º *ex vi* 499.º do CC é também debatida: afirmativamente, ainda que com posições não inteiramente homogêneas, J. Antunes Varela, *Das obrigações em geral*, I, 693 ss., M. J. de Almeida Costa, *Direito das obrigações* cit., 650, J. Ribeiro de Faria, *Direito das obrigações* cit., II, 93-95, ou R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 424; contra: J. Calvão da Silva, *Responsabilidade civil do produtor*, Almedina, Coimbra, 1990, 681, nt. 3, *id.*, *S.T.J., acórdão de 1 de Março de 2001. Acidentes de viação: concorrência do risco com a culpa do lesado (art. 505.º); limites máximos da responsabilidade objectiva (art. 508.º) e montantes mínimos obrigatórios do seguro; indemnização e juros de mora (arts. 566.º, n.º 2, e 805.º, n.º 3)*, *RLJ* 134 (2001), n.ºs 3924/3925, 118 nt. 11 (anotação: pp. 112-128; acórdão: pp. 102-112). O mesmo se diga da aplicação do 570.º do CC, tema que cruza com o intenso debate que se tem tido em torno do disposto no artigo 505.º do CC: cf., quanto à aplicação do 570.º do CC para efeito do 508.º, *e.g.*, em sentido afirmativo, R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 424.

²⁰ Objectiva (500.º/1 do CC), mas podendo também ser subjectiva nos termos conjugados do artigo 483.º e 500.º do CC. Para a responsabilidade subjectiva do comitente, (ainda) dentro dos quadros do artigo 500.º, cf. M. Januário da Costa Gomes, *Assunção fidejussória de dívida. Sobre o sentido e o âmbito da vinculação como fiador*, Almedina, Coimbra, 2000, 220-221 nt. 272, ou *id.*, *Limitação de responsabilidade* cit., 161-162.

²¹ Cf. STJ 7-Mai.-2009, proc. n.º 24/09.2YFLSB ou STJ 7-Jul.-2010, proc. n.º 884/2002.P1.S1. Também não valem tais limites no caso de responsabilidade por culpa presumida do comissário, de acordo com o Assento n.º 7/94, de 2-Mar. (Martins da Fonseca), *DR* 98, série I-A, de 28-Abr.-1994: «a responsabilidade por culpa presumida do comissário, nos termos do artigo 503.º, n.º 3, do Código Civil, não tem os limites fixados no n.º 1 do artigo 508.º do mesmo diploma». Criticamente, *ex multis*, M. da Graça Trigo, *Responsabilidade civil – temas especiais*, UCE, Lisboa, 2011, 30-39.

II. A existência dos limites de indemnização do artigo 508.º do CC para a ou como contrapeso²² da responsabilidade objectiva – que não é uma inevitabilidade²³ e cuja abolição tem já sido defendida²⁴, mas que também não é exclusiva do regime disposto neste preceito²⁵ –, justifica-se por razões várias²⁶: (i) não ocorrendo a título de culpa, sendo de mais fácil verificação os seus pressupostos e sendo mais gravosa para o lesante, é natural que, para equilibrar os interesses envolvidos, ela seja obtemperada por máximos indemnizatórios²⁷, quando não também, como com frequência sucede, por seguros de responsabilidade civil que assegurem o

²² António Pinto Monteiro, *Cláusulas limitativas e de exclusão de responsabilidade civil*, Almedina, Coimbra, 1985 (reimpr. 2011), 93-94, ou M. Januário da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade* cit., 15.

²³ A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., 63-64 nt. 112 (baseado em K. Larenz: «O limite máximo de indemnização resulta das considerações referidas e não do princípio da imputação do risco (...). Na verdade, este princípio não impõe tal limite, pois concebe-se que a responsabilidade, embora baseada no risco, seja ilimitada»), R. de Alarcão, *Direito das obrigações* cit., 280 («Embora não seja de forma alguma conatural aos sistemas de responsabilidade pelo risco»), ou J. Sinde Monteiro, *Alteração dos limites* cit., 19-20 ou 29.

²⁴ J. G. de Sá Carneiro, *Responsabilidade civil* cit., 119 («Os reparos que nos merecem os limites traçados fundam-se na sua própria existência (...）」), J. Sinde Monteiro, *Alteração dos limites* cit., 19-20 ou 29 («(...) não se descortina motivo para estabelecer um limite máximo para a indemnização; se a função da responsabilidade é a de prover à reparação dos prejuízos inevitavelmente ligados ao exercício de certas actividades, logicamente devem ser reparados todos os danos indemnizáveis nos termos gerais de direito, e não apenas uma parte, para mais quando uma norma de carácter geral permite a moderação da indemnização quando a equidade o exija (cfr. artigos 494.º e 499.º). Além de que, na hipótese vizinha de presunções de culpa (artigos 491.º a 493.º), a lei não prevê qualquer limite máximo, não podendo duvidar-se de que, na classificação tripartida do nosso Código Civil – culpa, presunção de culpa, responsabilidade pelo risco –, esta última forma excepcional de responsabilidade se quer a mais gravosa de todas»; que «se trata de um mal necessário e não, de forma alguma, de algo incindivelmente ligado à natureza desta forma de responsabilidade»; ou que «A fixação de limites máximos para a indemnização é contrária à própria razão de ser da responsabilidade pelo risco»), ou R. Guichard, artigo 508.º do CC, *Comentário ao Código Civil* cit., 423 («Compreende-se (hoje menos que antes porventura, sendo defensável a sua abolição) que o legislador tenha estabelecido limites para a indemnização dos danos causados por veículos de circulação terrestre»).

²⁵ Assim, por ex., os seguros mencionados na nt. 36. Diferentemente, o regime da responsabilidade do produtor no Decreto-Lei n.º 383/89, de 5-Nov., na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 131/2001, de 24-Abr. (não assim na sua versão originária: artigo 9.º/1 e 2, com um limite de 10.000 milhões de escudos; cf. a al. b) do preâmbulo do Decreto-Lei n.º 383/98); diferentemente também, a responsabilidade do comitente de acordo com o regime do artigo 500.º do CC.

²⁶ Um elenco destas pode compulsar-se em Raúl Guichard, artigo 508.º do CC, em *Comentário ao Código Civil* cit., 423, ou R. Soares Pereira, anotação ao artigo 508.º, *Código Civil comentado* cit., II, 486.

²⁷ A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., 207. Cf., ainda, com interesse, a explicação dada por F. Pires de Lima/J. Antunes Varela, *Código Civil anotado* cit., I: «Trata-se de responsabilidade pelo risco, e tem por base a consideração de que, para além de certo limite, também o lesado deve suportar o risco da sua actividade. Por outro lado, há o sentimento de que não é justo, quando não haja culpa, condenar em indemnização exagerada».

cumprimento²⁸; (ii) a inexistência de máximos indemnizatórios, onerando o sector segurador com indemnizações mais elevadas, aumentaria os prémios de seguros²⁹ e dificultaria o acesso aos mesmos – noutros termos: a existência de máximos indemnizatórios torna (mais) previsíveis os possíveis montantes máximos a despende, facilitando ao sector segurador o cálculo do risco e a tarificação dos prémios; ou (iii) o inconveniente de o limite máximo ser rígido e, por isso, poder nalguns casos exceder o montante dos danos, noutros ser reduzido, é mitigado pelas vantagens da sua simplicidade e certeza, pela pouca praticabilidade de sistemas alternativos (como a fixação pelo juiz de limite máximo³⁰) e, em consequência, permitir mais facilmente servir de base ao cálculo de prémios de seguro³¹.

III. A aplicação do artigo 508.º do CC dificilmente prescindirá, na maioria das situações, da sua articulação com o regime do seguro automóvel. Noutros termos: o artigo 508.º servirá para limitar o crédito indemnizatório, na relação de responsabilidade civil, em função do qual se molda a obrigação do segurador (artigos 137.º, 138.º/1 e 2 e 146.º/3 do RJCS), mas, na prática, será o segurador, nas *relações externas*, a responder, numa lógica de *canalização*³² da responsabilidade civil e, via de regra, sem lugar a regresso contra o responsável segurado (cf., porém, os artigos 144.º do RJCS e 27.º do RSORCA 2007). De facto, por um lado, as acções destinadas à efectivação da responsabilidade decorrente de acidente de viação devem ser deduzidas *apenas contra o segurador*, quando o pedido se contiver dentro do capital mínimo obrigatório (artigo 64.º/1 *a*) do RSORCA 2007³³); e, não havendo seguro, a indemnização será, em princípio, garantida pelo *FGA* (artigos 47.º/1 e 49.º/1 *ibid.*; cf. também o artigo 62.º/1 e 2 quanto à legitimidade processual³⁴), o que acabará

²⁸ R. de Alarcão, *Direito das obrigações* cit., 280.

²⁹ Trata-se de um lugar-comum nesta matéria: cf. A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., ; ou A. Menezes Cordeiro, *Tratado* cit., VIII, 744, referindo que «Elas [*i.e.* as limitações] visam (...) facilitar a operacionalidade dos seguros».

³⁰ Cf., por ex., D. Martins de Almeida, *Manual* cit., 379-380.

³¹ A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., 207.

³² Sobre o conceito, M. J. da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade* cit., 391 ss.

³³ Sem menoscabo de a regra não ser tão linear e serem possíveis nuances várias, desde logo no caso de o segurador, «se assim o entender», poder fazer intervir o tomador do seguro (artigo 64.º/2 do RSORCA 2007). Vd., *e.g.*, além da doutrina citada infra na nt. 133, Maria José Capelo, *A intervenção do responsável civil na acção de indemnização fundada em acidente de viação*, *Sub Judice* 17 (2000), 31 ss., ou *ead.*, *Segurador e causador do dano – partes principais ou intervenientes acessórios à luz do artigo 140.º da Lei do Contrato de Seguro?*, *Julg* 43 (2021), 95 ss.

³⁴ Vd. Hugo Isidro/Filipa Sabrosa/Rita Neves, *Âmbito material e geográfico de cobertura*, nos 40 anos. *Fundo de Garantia Automóvel* cit., 83-95, ou Francisco Rodrigues Rocha/Diana Nogueira Pires/Joana Pereira Ribeiro, *Disposições processuais, ibid.*, 179-185, *max.* 180-184.

por transportar o problema para o plano da sub-rogação (artigo 54.º *ibid.*)³⁵. O crédito indemnizatório, constituído no plano da responsabilidade civil, contra o lesante, fica, assim, pois, «obstruído» pelo crédito que o lesado pode fazer valer, por via de acção directa³⁶, contra o segurador.

2.1. As alterações a que o artigo 508.º do CC foi sujeito (e a paralela evolução dos capitais seguros nos RSORCA 1975, 1979 e 1985)

I. Os limites máximos de indemnização são, desde 2004, os limites mínimos do capital³⁷ previsto para o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel³⁸.

³⁵ Cf. e.g. Francisco Rodrigues Rocha, *Reembolsos*, nos 40 anos. *Fundo de Garantia Automóvel* cit., 159-176, ou Maria Inês de Oliveira Martins, *Sub-rogação do Fundo de Garantia Automóvel e responsabilidade pela falta de seguro obrigatório*, *RDCOM* (2021) – *Liber Amicorum Pedro Pais de Vasconcelos*, 719-766. Em face de fenómenos de socialização dos danos, como aquele que ocorre por via do FGA, chega-se mesmo a falar de conversão do direito da responsabilidade num direito dos pressupostos do reembolso ou regresso. Sobre o tema, J. Sinde Monteiro, *Ensaio sobre a responsabilidade civil* cit., 97, ou J. C. Brandão Proença, *A conduta do lesado* cit., 292-293.

³⁶ Cf. M. Lima Rego, *Contrato de seguro e terceiros. Estudo de direito civil*, Coimbra Ed., Coimbra, 2010, 634-688, e *ead.*, *A acção directa nos seguros de responsabilidade civil: o sistema português*, *RDCOM* (2020) – *Liber amicorum Pedro Pais de Vasconcelos*, 685-736.

³⁷ Sobre capital e soma segura, vd. *infra* nt. 112.

³⁸ Note-se no paralelismo de redacção entre os n.ºs 1 e 3 do artigo 508.º, na parte respeitante à remissão para os respectivos capitais seguros: «tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel» (n.º 1); «tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel estabelecido para os transportes colectivos» (n.º 2); «tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil estabelecido para essa situação em legislação especial» (n.º 3); cf. também o disposto no artigo 510.º: «tem, para cada acidente, como limite máximo o estabelecido no n.º 1 do artigo 508.º, salvo se, havendo seguro obrigatório, diploma especial estabelecer um capital mínimo de seguro, caso em que a indemnização tem como limite máximo esse capital».

Para os *veículos terrestres*, a motor, *de transporte(s) colectivo(s)*, vale, para efeito do disposto no artigo 508.º/2 do CC, o disposto no sobredito artigo 13.º RSORCA: os limites de indemnização são *duas vezes* os «gerais», *i.e.*, € 2.600.000 para danos materiais por acidente e € 12.900.000 para danos pessoais por acidente, em ambos os casos independentemente do número de lesados, «com o limite, por lesado, dos mesmos montantes simples», *i.e.*, com o limite por lesado de € 1.300.000 para danos materiais e € 6.450.000 para danos pessoais. O sistema é criticável, ao comportar o transporte colectivo bastante mais do dobro do número das pessoas dos transportes singulares ou não colectivos: note-se que, entre 1966 e 2004, o limite de indemnização do artigo 508.º/3 (hoje 508.º/2) era o *triplo* que para os transportes rodoviários comuns ou não colectivos. Não se compreende também a discrepância tão acentuada com a solução que vale para os seguros de provas desportivas (cf. J. A. de França Pitão, *Seguro obrigatório* cit., 52; sobretudo se se tiver em conta que a razão de ser da

elevação dos capitais reside, segundo cremos, fundamentalmente, no maior número de vítimas e de estragos que tais veículos de transporte colectivo podem originar: assim, J. G. de Sá Carneiro, *Fundamento* cit., 120; algo diversamente, F. Pires de Lima/[J. Antunes Varela, *Código Civil anotado* cit., I, 523: «As possibilidades económicas normais das empresas de transportes colectivos ou de caminhos de ferro permitiram, todavia, elevar os máximos previstos»). A alusão a *transporte*, remete-nos para a existência de um contrato de transporte rodoviário de passageiros e, conseqüentemente, para o universo do direito dos transportes. Trata-se de um aspecto singular, ao não ter de estar o regime dos artigos 503.º ss. necessariamente ligado a um tal contrato (cf., porém, o artigo 504.º/2 a 4 do CC). O transporte regular de passageiros e bagagens é regulado pelo Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15-Jan., e o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9-Jun., que revogou o Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA), aprovado pelo Decreto n.º 37.272, de 31-Dez.-1948, que, aprovou ainda ao abrigo do CE 1930, vigorou cerca de 67 anos. O artigo 3.º do RTA, definia os *transportes colectivos*, no contexto dos *transportes públicos*, como aqueles em que «os veículos se utilizam por lugar da sua lotação ou por fracção da sua carga, segundo itinerários e horários devidamente aprovados, podendo servir a quaisquer pessoas, sem ficar exclusivamente ao serviço de nenhuma delas»; por sua vez, o n.º 1.º do § 1.º do mesmo preceito exemplificava como tais: a) os transportes efectuados por quaisquer organismos ou sociedades, criados seja a que título for, com vista a beneficiar os seus agremiados ou sócios; b) os transportes de bagagens e mercadorias por conta de qualquer entidade que as tenha recebido de terceiros (no sentido de que era exemplificativa a enumeração, Adalberto Costa, *Regulamento dos Transportes em Automóveis anotado e comentado*, Vida Económica, Porto, 2002, 19-20). O CE 1994 continua a aludir a transporte colectivo de passageiros (artigos 20.º, 49.º/1 c), 52.º, 54.º/2 c), 81.º/3 e 7, 139.º/3, 145.º/1 l), 146.º g), 148.º/6 ou 164.º/2 b)), mas já sem (o mesmo) substrato – especificamente, sem o do RTA 1948, que os definia –, pois o RJSPTP 2015 parece optar por diferente classificação (RJSPTP que, de acordo com o seu artigo 2.º, não se aplica a: a) serviço público de *transporte de passageiros com carácter histórico e turístico*; b) *transporte em táxi*; c) *transporte colectivo de crianças*; d) *serviços de transporte ocasionais e regulares*; e) *serviço de transporte fluvial regular* (quanto a este último tipo de transporte, o Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30-Abr., subtraiu-o ao RJSPTP).

Para os *veículos terrestres*, a motor, de *transporte colectivo de crianças*, é «obrigatório seguro de responsabilidade civil pelo valor máximo legalmente permitido, que inclua os passageiros transportados e respectivos prejuízos» (artigo 9.º da Lei n.º 13/2006, de 17-Abr.). Qual seja o «valor máximo legalmente permitido», pode discutir-se, mas, tratando-se de um transporte apelidado pela lei de *colectivo*, parece óbvio que o limite é o mencionado no artigo 13.º do RSORCA: o dobro dos capitais que valem em geral para os veículos terrestres rodoviários a motor. Cf. tb. F. Rodrigues Rocha, *Seguros de transportadores e seguro de transitários*, AEM 2 (2023), 156-157; para os transportes colectivos de passageiros, em geral, *eiusd.*, *O Regulamento de Transportes Rodoviários Regulares de Passageiros. Breves considerações*, em *Direito dos Transportes de Angola*, II, coord. Paulino Lukamba/M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2022, 269-312.

Para *veículos terrestres*, a motor, *«singulares»* ou *de transporte não colectivo*, que sejam utilizados em provas desportivas (cf. os artigos 6.º/5 e 8.º do RSORCA 2007), vale o disposto no artigo 13.º do RSORCA 2007: os limites de indemnização são *oito vezes* «os montantes previstos no artigo anterior [12.º], com o limite, por lesado, dos mesmos montantes simples», ou seja, € 10.400.000 para danos materiais e € 51.600.000 para danos pessoais, independentemente do número de lesados, com o limite por lesado de € 1.300.000 para danos materiais e € 6.450.000 para danos pessoais (limite este por lesado que não vale para os seguros de veículos motores «em geral» do artigo 12.º: assim, F. Albuquerque Matos, *O seguro de provas desportivas – um seguro de responsabilidade civil automóvel*

com contornos especiais, nos *Estudos em homenagem ao Prof. Doutor Manuel Henrique Mesquita*, II, coord. Diogo Leite de Campos, Coimbra Ed., Coimbra, 2009, 154).

Para os *veículos de transporte* terrestre, motorizado, *ferroviário*, vale, para efeito da aplicação do n.º 3 do artigo 508.º do CC, o disposto no artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7-Out. (que revogou, entre outros, o artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28-Out., que regulava a matéria), segundo o qual os riscos decorrentes da actividade das empresas de transporte ferroviário, nomeadamente, os relacionados com acidentes que causem danos a passageiros, infra-estruturas, bagagem, carga, correio e terceiros, devem ser cobertos por um seguro de responsabilidade civil cujo capital não pode ser inferior a € 10.000.000 (artigo 22.º/1 e 2 do Decreto-Lei n.º 217/2015). Entre 1966 e 2004 (aliás, desde 1959/1960, dado que o anteprojecto continha já tal redacção), falava-se de danos provocados por «caminho de ferro», em termos que mereceram críticas (cf., por ex., J. G. de Sá Carneiro, *Responsabilidade civil* cit., 119-120): a expressão foi corrigida em 2004 para «veículo utilizado em transporte ferroviário». O regime do seguro automóvel, incluindo capital, não se aplica ao transporte ferroviário (cf. o disposto no artigo 6.º/2 e 3 do RSORCA 2007; o metropolitano está sujeito ao seguro para os transportes ferroviários; os eléctricos também, segundo A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., 102, ou D. Martins de Almeida, *Manual* cit., 379, com oposição de J. G. de Sá Carneiro, *Responsabilidade civil* cit., 120). As «demais condições» deste seguro, «incluindo as relativas à actualização dos capitais seguros», deveriam ser ou ter sido fixadas por portaria dos membros do governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes, a emitir dentro de 30 dias (artigo 22.º/2 do Decreto-Lei n.º 217/2015), que não temos conhecimento de que tenha sido aprovada (e que coloca o problema de eventual descompasso com a actualização dos capitais do seguro automóvel; cf. também P. Romano Martinez, *Direito das obrigações* cit., 120); acresce que a Portaria n.º 168/2004, de 18-Fev., que regulava o modelo relativo ao seguro de responsabilidade civil – embora, em todo o caso, não o conteúdo do mesmo –, foi também revogada pelo artigo 65.º b) do Decreto-Lei n.º 217/2015. Note-se que entre 1966 e 2004 o limite de indemnização do 508.º/3 para transportes ferroviários era o *décuplo* do que valia para os transportes comuns: o regime actual fica, comparativamente, muito aquém. Ficam a pairar várias dúvidas e a perplexidade de o seguro de provas desportivas de veículos rodoviários ser inexplicavelmente de montante muito superior e de o de transportes colectivos ser também de valor superior a € 10.000.000 (chamava a atenção para este tipo de discrepância, entre limites de indemnização em caso de transporte «singular» ou colectivo, à luz do CE 1930, A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., 214).

Para os *veículos aquáticos*, não existe, em rigor, uma obrigatoriedade genérica de segurar a responsabilidade civil, como sucede nos veículos terrestres a motor (possivelmente, mas o ponto não é claro, pela razão de que há menos veículos aquáticos do que terrestres, logo menor probabilidade de ocorrência de sinistros por si provocados – ainda que a escala seja normalmente maior –, e também o facto de haver mais mar navegável do que terra e o mar poder ser todo navegável mas os veículos terrestres apenas poderem circular em terra «adaptada», *i.e.*, estradas ou caminhos-de-ferro), mas apenas a respeito de *certas categorias de navios* e para o *transporte de certas mercadorias*, com micro-sistemas (por ex., para *embarcações de recreio*, conforme o artigo 33.º do RJNR; para cobertura da responsabilidade civil por danos devidos à *poluição por hidrocarbonetos*, transportados por navios idóneos para o efeito ou mistos, conforme o artigo VII/1 da CLC 1969/1992; para cobertura da responsabilidade civil por danos ligados ao transporte de *substâncias nocivas e potencialmente perigosas*, conforme o artigo XII da Convenção HNS; ou para o *transporte de passageiros por mar*, conforme artigos 3.º do Regulamento (CE) n.º 392/2009, 1.º, 1.º-A, 2.º/2, 3.º a 16.º, 18.º, 20.º e 21.º da Convenção de Atenas 1974/2002, anexo I ao citado Regulamento), e conforme Directrizes da OMI, anexo II ao mesmo Regulamento). É certo que a imposição de um seguro, em teoria, transversal de responsabilidade civil por *créditos marítimos* pelo artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 50/2012, de 2-Mar., em transposição

O actual regime legal de remissão para o capital mínimo do seguro automóvel teve origem na alteração legislativa de 2004 e visou, primeiramente, coadunar o regime interno de responsabilidade civil à legislação comunitária em matéria de seguro

da Directriz n.º 2009/20/CE, de 23-Abr., poderia tê-lo implantado, não fora a circunstância de ser aplicável apenas a proprietários de navios de arqueação bruta igual ou superior a 300t.

Existe, como antecipávamos, um micro- ou subsistema para *veículos ou embarcações aquáticas de recreio*; note-se que uma tal distinção, assim tão aguda pelo menos, não conhece o sistema de responsabilidade civil para veículos terrestres: a circunstância de estes serem afectos a fins de recreio não os subtrai ao regime geral dos artigos 503.º ss. do CC ou ao dever de contratar seguro no RSORCA (apenas o facto de estarem afectos a *provas desportivas*, mas esta situação, devido ao facto de tais veículos não estarem sujeitos às habituais regras de trânsito e de suscitarem riscos específicos e de maior intensidade, cria um subsistema não apenas em matéria de veículos de recreio aquático, como também de veículos terrestres a motor: cf. os artigos 6.º/5 e 8.º do RSORCA 2007 e, por importação do «regime terrestre», o número 10.º da Portaria n.º 689/2001, de 10-Jul.). A responsabilidade civil por danos resultantes de embarcações de recreio, pelo teor do disposto no artigo 32.º do RJNR 2018, pareceria não conhecer limites máximos de indemnização, não fosse o facto de se lhe poderem aplicar regimes de ordem geral que consentem uma tal limitação, como é o caso da CB 1957 ou, sobretudo, pela LLMC 1976: em todo o caso, há uma assimetria aguda entre o capital mínimo obrigatório do seguro de responsabilidade obrigatório para embarcações de recreio e os limites máximos de responsabilidade: pelo número 7.º da Portaria n.º 689/2001, a soma segura mínima é, por acidente ou séries de acidentes resultantes do mesmo evento, € 246.398,94, independentemente do número de vítima ou da natureza dos danos, ao passo que os limites, à luz da LLMC 1976, embora «flutuantes», porque dependentes da tonelagem de arqueação, são bastante superiores (basta pensar que, na revisão de 2012/2015, os valores passaram para 3.020.000 UC por navio com tonelagem não superior a 2.000, por créditos por morte ou lesões corporais, e para 1.510.000 UC para outros créditos por navio com a mesma tonelagem); também em comparação com o seguro automóvel (€ 1.300.000 e € 6.450.000, consoante danos materiais ou pessoais), é parco o capital seguro das embarcações de recreio (se pensarmos em valores agregados, ou seja, € 7.750.000, o capital do seguro para embarcações de recreio, no valor de € 249.398,94, corresponde a menos de 1/20, c. 3,2 %, do capital do seguro automóvel). Sobre a responsabilidade civil resultante de embarcações de recreio e respectivo seguro obrigatório, Francisco Rodrigues Rocha, *Seguro de responsabilidade civil de embarcações de recreio*, RFDUL LXII (2021) 2, 169-211, ou, mais em geral, com um esquiço dos seguros aplicáveis ao transporte marítimo, *eiusd.*, *Seguros de transportadores* cit., 154-156.

Para os *veículos aéreos*, cujo quadro é igualmente complexo, vd. Hugo Ramos Alves, *Direito aéreo. Uma introdução*, 2.ª ed., AAFDL, Lisboa, 2023 (no prelo); cf. também um esquiço do regime em F. Rodrigues Rocha, *Seguros de transportadores* cit., 157-159.

A defesa, entre nós, de um regime uniforme, em diploma especial, que não o CC – ao ser o transporte «actividade puramente comercial» –, desejavelmente num «Código de Transportes», no qual se regulassem de forma harmonizada os transportes por terra, mar e ar, incluindo os limites máximos de indemnização, foi feita, designadamente, por Ary dos Santos, *O transporte no projecto do novo Código Civil*, Lisboa, 1966, *per totum*, esp.^{tes} 5-8 e 13-18 (a resposta de A. Vaz Serra no *Diário de Notícias*, de 26 de Julho de 1966, é reproduzida a pp. 9-12; o libelo de Ary dos Santos mereceu recensão, de autor não identificado, na *RT* 85 (1967), n.º 1817, 47).

automóvel e, por outro, reflexamente, resolver mais eficazmente problemas de depreciação monetária³⁹. A necessidade de uma tal alteração deveu- à jurisprudência dos tribunais portugueses⁴⁰, mas também e, mesmo, sobretudo do TJCE, no acórdão de 14 de Setembro de 2000⁴¹ e à acção de incumprimento proposta, contra Portugal, pela Comissão, em 9 de Fevereiro de 2004⁴².

³⁹ Que, todavia, se haviam sentido tão ou mais agudamente no passado, sem que isso houvesse determinado soluções céleres (ainda que desejadas ou desejáveis) deste tipo.

⁴⁰ Contra a revogação, segundo levantamento de J. C. Moitinho de Almeida, *O artigo 508.º do Código Civil: obrigação de interpretação em conformidade com o direito comunitário*, SPAIDA Boletim Informativo (2004) I, 5 nt. 18: STJ 9-Mai.-2000, rev. n.º 820/02, STJ 12-Fev.-2002, rev. n.º 43/03, STJ 14-Mar.-2002, rev. n.º 306/02, STJ 19-Set.-2002, rev. n.º 2170/02, STJ 18-Dez.-2002, rev. n.º 3956/02, STJ 13-Fev.-2003, rev. n.º 43/03 (A. Menezes Cordeiro, *Tratado* cit., VIII, 743 nt. 2757 cita STJ 18-Dez.-2002 (Moitinho de Almeida), *CJ/ASTJ* X (2002) 3, 167-168, como exemplo de uma recusa da revogação tácita «de um modo geral» pelos tribunais); vd. já antes, a propósito da revogação pelo RSORCA 1979 dos limites do 508.º, STJ 25-Fev.-1982, *RLJ* 118/3734 (1985), 158 = *BMJ* 314 (1982), 304. Favoravelmente a tal entendimento, STJ 1-Mar.-2001, *RLJ* 134/3924-3925 (2001), 102-118, STJ 13-Fev.-2003, *RLJ* 134/3927-3928 (2001), 192-197 (P. Branquinho Ferreira Dias, *Os limites máximos* cit., dá nota de arestos «pouco publicitados» que defenderam a revogação tácita do artigo 508.º: sentença do 4.º Juízo Cível da Comarca de Guimarães de 31-Jan.-2001, proc. n.º 900/98, RPt 8-Nov.-2001, proc. n.º 1438/01, STJ 27-Mar.-2003, rev. n.º 695/03; jurisprudência também, entre muitas outras recolhas, em Abílio Neto, *Código Civil anotado*, 20.ª ed., Ediforum, Lisboa, 2021, Hélder Martins Leitão, *Da acção de indemnização por acidentes de viação*, 9.ª ed., Librum, Porto, 2016, 153-154).

⁴¹ Proc. n.º C-348/98 (*Mendes Ferreira/Delgado*). Concordando com a decisão do TJUE, defendendo a revogação tácita do artigo 508.º/1 do CC e a prevalência do artigo 6.º do RSORCA 1985, por imposição da transposição da DSA II 1984 ou por se tratar esta de uma norma de direito material da responsabilidade civil, vd., sem prejuízo de nuances discursivas próprias, Adriano Garção Soares, *Anotação [Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias de 14 de Setembro de 2000]*, na *Revista do Conselho Distrital do Porto da Ordem dos Advogados* 19, 60-61 (texto do acórdão: 57-60), *id.*, *As normas comunitárias e o seu reflexo no direito português relativo ao seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, no *II Congresso Nacional de Direito dos Seguros. Memórias*, coord. António Moreira/M. Costa Martins, colab. Teresa Coelho Moreira, Almedina, Coimbra, 2001, 136-137, *id.*, *Anotação [Acórdão do Tribunal Judicial de Setúbal de 14 de Maio de 2001 (3.º Juízo Cível)]*, na *Revista do Conselho Distrital do Porto da Ordem dos Advogados* 20, 63-65 (texto da sentença: 51-63), *id.*, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, *CDP* 3 (2003), 17-24, Filipe Albuquerque Matos, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, *BFD* 77 (2001), 402-404 nt. 34, Pedro Branquinho Ferreira Dias, *Os limites máximos da responsabilidade pelo risco, em matéria de acidentes de viação*, *RMJ* 24/93 (2003), 87-97 (embora não seja claro), Hugo Luz dos Santos, *O Direito da União Europeia e o princípio da efectividade – sua leitura à luz do princípio da proibição do défice e da responsabilidade extracontratual do estado-juiz por violação do Direito da União Europeia – a “perda de chance” como direito?: (ainda) o acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, de 14/01/2014*, *Julgard online* (2016), 12-14. Contra, N. Pinto Oliveira, *Revogação tácita* cit., 97-107, *id.*, *Em tema de revogação* cit., 47-67, A. Marcelino, *Acidentes de viação* cit., 582-588, Luís Duarte d’Almeida, *Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias de 14 de Setembro de 2000 – processo n.º C-348/98, pedido de reenvio prejudicial e sentença*

Segundo o TJCE:

«Os artigos 1.º, n.º 2, e 5.º, n.º 3, na redacção que lhe foi dada pelo anexo I, parte IX, F, que tem por epígrafe “Seguros” do Acto relativo às condições de adesão

do Tribunal da Comarca de Setúbal. Comentário, RJ 25 (2002), 563-569. Fazendo a bissectriz entre os dois posicionamentos, Paulo Mota Pinto, *Interesse contratual negativo e interesse contratual positivo*, I, Coimbra Ed., Coimbra, 2008, 553-554 nt. 1599. A apreciação que fazemos é, em boa medida, coincidente com a N. Pinto Oliveira e com a de J. Sinde Monteiro, *Direito dos seguros e direito da responsabilidade. Por um aperfeiçoamento* cit., II, 82-83, esp.¹⁶ nt. 5 (cujas palavras nos permitimos transcrever: «Técnico-juridicamente, nada haveria a objectar à decisão desta particular questão de direito se o TJ tivesse chamado abertamente a terreno o princípio do “efeito útil”, ou seja, a ideia de que os Estados-membros, embora sejam livres no [que] respeita às normas da responsabilidade, não podem, através das mesmas, anular o efeito útil das directivas. Quando tal acontece (...), o TJ fica legitimado para fazer prevalecer as normas comunitárias sobre as normas internas do direito da responsabilidade, com afastamento do regime-regra, qual seja o da separação de competências com respeito às normas do direito dos seguros e às normas do direito da responsabilidade»).

⁴² Proc. n.º C-50/04 (2004/C 71/30), com o seguinte pedido: «declarar que, ao manter em vigor o n.º 1 do artigo 508.º do Código Civil Português, a República Portuguesa não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 84/5/CEE de 30 de Dezembro de 1983, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis», aí enunciado como fundamento e principal argumento que: «A disposição portuguesa do artigo 508.º do Código Civil – que prevê, essencialmente, na medida em que se trata de uma responsabilidade objectiva, os montantes máximos de indemnização inferiores aos montantes mínimos de garantia estabelecidos na Segunda Directiva de Seguro Automóvel a nível de seguro obrigatório – não é conforme com esta Directiva» (*JOUE* 47.º ano, de 20-Mar.-2004, C 71/18).

A adaptação do direito nacional ao exigido pela DSA II 1984 em matéria de capital seguro foi operada através do Decreto-Lei n.º 3/96, de 25 de Janeiro. Com efeito, o Tratado de Adesão de Portugal às Comunidades Europeias, de 12 de Junho de 1985, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 22/86, que entrou em vigor a 1 de Janeiro de 1986, estabeleceu um período derogatório ou transitório até 31 de Dezembro de 1995 para cumprimento, por Portugal, da DSA II 1984 (A. Garção Soares, *Anotação [Acórdão do Tribunal Judicial de Setúbal* cit., 64, entende que, a partir de tal data, recorde-se 31 de Dezembro de 1995, Portugal «passou a poder ser considerado em situação de incumprimento da sua obrigação de transposição da Directiva, no aspecto referido», ou seja, coerentemente com o entendimento perfilhado pelo autor, mesmo no que se refere aos limites do artigo 508.º/1). Portugal deu cumprimento à DSA III 1990, que impunha que o seguro obrigatório abrangesse a indemnização dos passageiros transportados gratuitamente mesmo em caso de responsabilidade pelo risco, através da alteração do artigo 504.º do CC pelo Decreto-Lei n.º 14/96, de 6 de Março. O AUJ-STJ 25-Mar.-2004 atribuiu à alteração de 2004 natureza interpretativa, aplicando-se a partir da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 3/96. Sobre o problema de saber se a alteração do artigo 508.º/1 pelo Decreto-Lei n.º 59/2004 teve eficácia retroactiva (artigo 13.º do CC), vd., em sentido negativo, em termos que, todavia, não acompanhamos, João Carlos Gralheiro, *Da aplicabilidade dos limites fixados no n.º 1 do art. 508º do Código Civil aos danos ocorridos antes da entrada em vigor do Decreto-Lei nº 59/2004, de 19 de Março, BOA 47 (2007), 58-61.*

do Reino de Espanha e da República Portuguesa e às adaptações dos Tratados, da Segunda Directiva obstam à existência de uma legislação nacional que prevê montantes máximos de indemnização inferiores aos montantes mínimos de garantia fixados por esses artigos quando, não havendo culpa do condutor do veículo que provocou o acidente, só haja lugar a responsabilidade civil pelo risco».

Em acórdão uniformizador de 25 de Março de 2004⁴³, um dia depois da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 59/2004, de 19 de Março, harmonizou igualmente o Supremo Tribunal de Justiça jurisprudência nos seguintes termos:

«o segmento do artigo 508.º, n.º 1, do Código Civil, em que se fixam os limites máximos da indemnização a pagar aos lesados em acidentes de viação causados por veículos sujeitos ao regime do seguro obrigatório automóvel, nos casos em que não haja culpa do responsável, foi tacitamente revogado pelo artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 3/96, de 25 de Janeiro».

O regime, porém, nem sempre assumiu esta configuração.

II. No CE 1930, a indemnização estava limitada a 200 contos e, tratando-se de veículos usados no transporte colectivo de passageiros, 5 contos por passageiros (artigo 138.º *a*) e §§ 2.º e 4.º). No CE 1954, a indemnização não deveria, na totalidade, exceder o limite de 200.000\$⁴⁴ (artigo 56.º/2, § 1.º): optou, assim, por não se elevar, em 1954, o montante quinze anos antes estabelecido no CE 1930.

No anteprojecto de Adriano Vaz Serra, de 1959, os limites indemnizatórios eram fixados de forma mais elaborada, em comparação com os sistemas dos CE 1930 e 1954, por inspiração do direito alemão, conquanto fossem ainda em montantes fixos⁴⁵, sem indexações: (*i*) morte ou lesão de uma pessoa: 200 contos;

⁴³ STJ 14-Mar.-2002, proc. n.º 21/2002, *CJ XXVII* (2002) II, 183, AUJ-STJ n.º 3/2004, de 25-Mar.-2004 (Araújo Barros; com declaração de voto de Eduardo Lucas Coelho), proc. n.º 3515/2003, *DR I* série, n.º 122, de 13-Mai.-2004, 3024-3033.

⁴⁴ Artigo 56.º/2, § 1.º, do CE 1954: «Quando o acidente resulte de caso fortuito inerente ao funcionamento do veículo, a indemnização será fixada tendo em conta os preceitos dos artigos 13.º a 15.º do Código Civil e não deverá, na totalidade, exceder o limite de 200.000\$».

⁴⁵ Para os valores em causa, não apresentava, se bem vemos, A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., 209, específicos cálculos; atinha-se essencialmente ao aumento do custo de vida entre 1930 e 1959: «Atendendo a estas considerações, ao limite hoje existente entre nós e a que, desde o Código da Estrada de 1930 [cujo valor global de 200 contos o CE 1954 manteve], o custo de vida aumentou, poderiam talvez fixar-se os seguintes limites máximos (...)».

(ii) morte ou lesão de várias, em consequência do mesmo acidente: 200 contos cada, com máximo total de 500; (iii) danos a coisas, em consequência do mesmo acidente: 100 contos, fosse qual fosse o número delas e ainda que pertencentes a diferentes proprietários.

III. A versão originária do CC 1966 era, neste tocante, muito similar à proposta por A. Vaz Serra cerca de sete anos antes, através da indicação de limites fixos, sem indexações⁴⁶, que representavam um aumento em relação ao CE 1930 (e 1954) e apenas muito ligeiramente em relação ao anteprojecto.

Assim, tinha a indemnização como limites máximos: (i) morte ou lesão de uma pessoa: 200 contos; (ii) morte ou lesão de várias em consequência do mesmo acidente: 200 contos para cada, com um máximo de 600; (iii) danos em coisas: 100 contos, ainda que de diferentes proprietários.

A solução não era pacífica e, cerca de 15 anos depois, já J. Sinde Monteiro defendia a remissão dos limites em causa para lei especial⁴⁷.

IV. Cerca de um decénio depois, na década de 1970, apareceram as primeiras leis sobre seguro automóvel⁴⁸.

⁴⁶ Solução cuja manutenção J. Antunes Varela, *Das obrigações* cit., II, 692, justificava em função do «período de sólida estabilidade da moeda» que então se vivia, contrariamente ao «período de franca instabilidade monetária como o que o País atravess[ou] desde 1974».

⁴⁷ RDE 6/7 (1980/1981), 163 e 190. Na proposta, por si formulada, de nova redacção do artigo 508.º, a sua epígrafe alterar-se-ia, mais amplamente, para «Transacção; limites máximos» e passaria a conter três números com o seguinte teor: «1. Os acordos pelos quais se previne ou termina um litígio respeitante a indemnização por danos causados por veículos são anuláveis, no prazo de um ano a contar da data da sua celebração, se for fixada uma indemnização manifestamente insuficiente. 2. Qualquer das partes pode requerer a modificação do contrato nos termos do art. 283.º. Os limites máximos da responsabilidade pelo risco constam de legislação especial». Sobre a transacção, monograficamente, Tiago Soares da Fonseca, *A transacção civil na litigância extrajudicial e judicial*, Gestlegal, Coimbra, 2018, *per totum*.

⁴⁸ Já nos trabalhos preparatórios do CC, defendera A. Vaz Serra, em 1959 e 1960, a obrigatoriedade do seguro automóvel, juntamente com a instituição dum fundo de garantia (*Fundamento da responsabilidade civil (em especial, responsabilidade por acidentes de viação terrestre e por intervenções lícitas)*, *BMJ* 90 (1959), 215-227 ou 312-315, e *eiusd.*, *BMJ* 101 (1960), 154-156 (artigos 778.º e 779.º)). Existiram outras iniciativas: a primeira durante a vigência do CE aprovado pelo Decreto n.º 18.406, de 31-Mai.-1930, materializada no projecto de José Saudade e Silva de 25-Nov.-1935, apresentado à Assembleia Nacional na sessão n.º 51 de 17-Dez.-1935 e rejeitado, com o contraprojecto de Mário de Figueiredo, no ano seguinte. O CE 1954, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39.672, de 20-Mai.-1954, manteria este estado de coisas, conforme exarado no ponto IV.2 do preâmbulo. Em 1963, foi elaborado um projecto pela Comissão de Estudo nomeada por Portaria de 28-Jun.-1962. Mais tarde, no início da década de 1970, dever-se-ia à Secção Portuguesa da AIDA a preparação,

Assim, no projecto de RSORCA da Secção Portuguesa da AIDA 1970/1971, era previsto um artigo 13.º, epígrafado «Montante da garantia», cujo n.º 1 estabelecia um capital mínimo seguro, «por acidente», no valor de 600 contos, para danos pessoais, com o limite de 200 contos por pessoa, e 100 contos para danos materiais. Os valores eram, adrede, idênticos aos do artigo 508.º do CC⁴⁹.

No RSORCA 1975, os capitais variavam consoante o tipo de veículo⁵⁰. Assim, para automóveis ligeiros e motociclos: (i) danos respeitantes a morte ou lesão de pessoas: 400 contos por lesado; 1000 contos por acidente; (ii) danos em coisas: 100 contos, seja qual for o número de lesados. Em relação ao CC e ao projecto de 1970/1971, verificava-se um aumento dos limites para danos pessoais (de 200 para 400; de 600 para 1000) e a manutenção do montante que valia para danos em coisas (100 contos).

O RSORCA 1979 fez regredir os capitais seguros face aos previstos no RSORCA 1975 mas não em face do CC⁵¹, justificando-o com a eliminação de escolhos que lhe adiassem a entrada em vigor⁵²: assim, embora continuando a variar consoante

ao que se sabe por ou com participação de José Carlos Moitinho de Almeida, de um projecto de RSORCA. Sobre o tema, com mais indicações, Francisco Rodrigues Rocha, *Criação do Fundo de Garantia Automóvel e evolução do quadro jurídico*, em *40 anos – Fundo de Garantia Automóvel*, ASE, Lisboa, 2021, 68 nt. 28.

⁴⁹ O n.º 2 do artigo 13.º curava dos transportes colectivos e os n.ºs 3 e 4 de seguros especiais, como o de provas desportivas). O arrazoado da solução, conforme transmitido no *Relatório do Projecto de Lei sobre Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel em Portugal*, AIDA/JV/12.70, 6-7, vale a pena transcrever: «No montante da garantia consideraram-se os valores fixados pelo Código Civil como limites da responsabilidade por risco. É certo que, existindo culpa no acidente, a responsabilidade civil é ilimitada, mas a sua garantia com tal amplitude afigura-se inoportuna no âmbito do seguro obrigatório. Na verdade, tão grande extensão do seguro iria aumentar o respectivo prémio por forma substancial não só por serem maiores os riscos assumidos como também pela incerteza resultante da falta de limite da responsabilidade. Ora, num país em que os veículos são caros, em que os carburantes atingem preços elevados e é fraco o poder de compra do público, antolha-se impolítico um seguro que não possa ser suportado pela maioria. (...) Crê-se todavia que foi respeitado o objecto do seguro obrigatório: através dos mecanismos que lhe são próprios fica assegurada uma indemnização que não deixa na miséria as vítimas de acidentes de trânsito». O projecto fazia, ainda, uma análise das soluções à data noutros países europeus, concluindo pela excepcionalidade de sistemas de cobertura ilimitada.

⁵⁰ Designadamente: (1) ciclomotores do 38.º/3 do CE à data; (2) veículos automóveis ligeiros e motociclos; (3) veículos automóveis pesados de transporte de passageiros; (4) veículos pesados de mercadorias com ou sem reboque, tractores e máquinas industriais.

⁵¹ Isto porque os 700 contos correspondiam ao máximo de 600 para danos pessoais mais os 100 para danos em coisas.

⁵² Conforme exarado no seu preâmbulo: «No que respeita às alterações que o novo texto legal apresenta, interessa salientar que *se eliminou a diversificação do capital, que passou a ser global*, sem as

o tipo de veículo, o capital seguro, para veículos automóveis ligeiros particulares e motociclos, situava-se agora no montante global de 700 contos (artigo 8.º e tabela).

V. O artigo 508.º do CC permaneceu imutável durante a pendência do RSORCA 1975 e durante quase todo o período de vigência do RSORCA 1979, o que, em virtude do sistema de limites fixou por que se optou, significou uma desatualização dos montantes previstos⁵³.

Em 1985, porém, através do Decreto-Lei n.º 190/85, de 24 de Junho, foi instituído um *sistema diverso*, que passava pela *indexação* dos limites indemnizatórios do artigo 508.º do CC à *alçada da(s) Relação(ões)*⁵⁴: (i) morte ou lesão de uma pessoa: dobro da alçada da Relação; (ii) morte ou lesão de várias pessoas em consequência do mesmo acidente: dobro da alçada da Relação para cada, com o máximo total do sêxtuplo da mesma alçada; (iii) danos em coisas: alçada da Relação, ainda que de diferentes proprietários. As razões aduzidas para o efeito foram a «erosão da moeda em alguns dos valores monetários estabilizados no Código Civil»⁵⁵. A solução era já criticada em 1983 por J. Sinde Monteiro⁵⁶, em face dos dois projectos

distinções que a tabela anterior fazia, em virtude de essa diversificação implicar alterações profundas nos mecanismos ligados ao seguro automóvel, o que viria uma vez mais atrasar a entrada em vigor do sistema». Fica-se mesmo com a impressão de que o sistema de capitais do RSORCA 1975 fora um dos motivos para o adiamento da sua entrada em vigor.

⁵³ Cf. R. Alarcão, *Direito das obrigações* cit., 280 («O Código Civil elevou consideravelmente os limites máximos em relação aos anteriormente previstos no Código da Estrada (...); no entanto, estes encontram-se hoje completamente desatualizados»).

⁵⁴ De acordo com o artigo 20.º da Lei n.º 37/87, de 30-Out., a alçada dos tribunais de primeira instância era de 500 contos e a das Relações de 2.000 contos. Em 2003, pouco antes da alteração de 2004, alçada da Relação em € 14.963,94 de acordo com o artigo 24.º/1 da Lei n.º 3/99, de 13-Jan., com a redacção dada pelo artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17-Dez. A comparação dos vários valores ao longo dos anos pode confrontar-se em A. Garção Soares/M. J. Rangel de Mesquita, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel anotado e comentado*, Almedina, Coimbra, 2008, 57-59; cf. também J. Serras, *Código da Estrada* cit., 425, ou Eurico Heitor Consciência, *Sobre acidentes de viação e seguro automóvel*, 3.ª ed., Almedina, Coimbra, 2005, 47.

⁵⁵ Que haviam levado já à aprovação do Decreto-Lei n.º 200-C/80, de 24-Jun., quanto à *taxa de juro legal*, experiência que o legislador de 1985, no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 190/85 considerava «francamente positiva» e que «haver[ia] que retomá-la no que respeita a outras áreas do mesmo Código. Assim, e desde já, quanto aos limites máximos da responsabilidade pelo risco, contidos nos seus artigos 508.º e 510.º».

⁵⁶ J. Sinde Monteiro, *Alteração dos limites* cit., 5-35, max. 21 ss.; cf. também R. Alarcão, *Direito das obrigações* cit., 281, ou A. Pinto Monteiro, *Cláusulas limitativas* cit., 94-95 nt. 181. J. Sinde Monteiro já observava que ponto de referência para se aferir do «*mínimo socialmente aceitável*» de limite da

apresentados por grupos parlamentares⁵⁷, e foi, nas décadas seguintes, até 2004, comumente tida por insatisfatória⁵⁸.

responsabilidade objectiva seria o *salário mínimo nacional*: neste caso, a 12 meses, «mínimo dos mínimos»; um tal valor deveria atender também à perda da capacidade de ganho e permitir ao lesado, «muito generalizadamente, manter o nível de vida anterior ao acidente», caso em que chegava a valor entre o dobro e o triplo do salário mínimo anual, o que, à data, equivaleria a «elevar para o décuplo o capital fixado no Código Civil». Entendia, assim, que este critério que tomava o salário mínimo como referência era mais idóneo do que o das alçadas dos tribunais. Propunha, assim, o autor que o artigo 508.º remetesse para legislação especial ou, a não ser o caso, se usasse um valor que consentisse a sua actualização periódica, sem alteração do texto do código, mas que fosse o salário mínimo, não o referido valor das alçadas. Era a seguinte a redacção que propunha para o artigo 508.º: «Os limites máximos da indemnização fundada em acidente de viação, quando não haja culpa do responsável, serão fixados em legislação especial» (J. Sinde Monteiro, *Alteração dos limites* cit., 32). Às observações de J. Sinde Monteiro parece responder o legislador no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 190/85: (1) *quanto à eliminação de montantes máximos de responsabilidade pelo risco nos acidentes de viação*, entendeu-se que, «no plano dos interesses legítimos do lesado (...), a solução mais perfeita seria a que, em paridade com o que acontece em caso de dolo ou de mera culpa do lesante, não estabelecesse esses limites. Parece, no entanto, de congregar tal vertente do problema com os também reconhecíveis interesses do lesante; uma responsabilidade objectiva ilimitada poderia conduzir a consequências menos certas, até porque não será, pelo menos nas actuais circunstâncias, de figurar um seguro obrigatório de responsabilidade civil também ilimitada»; (2) *quanto à técnica legislativa através da qual operar a actualização dos montantes limite da responsabilidade pelo risco*: «Numa primeira perspectiva, teoricamente preconizável, essa solução poderia ser conseguida através de uma remissão para legislação especial. Por essa opção enveredou o Decreto-Lei n.º 200-C/80. Está-se, porém, em crer que, nesta área normativa, a solução deverá ser diferente, até para tornar mais inteligível o comando legislativo para os seus decisivos destinatários. Acresce que, aqui, os valores fixados, sem deverem cair na rigidez da inalterabilidade, não deverão flutuar com demasiada frequência: seria, designadamente, negativo vincular-se o Governo a rever anualmente os limites da responsabilidade. Tudo ponderado, optou-se por escolher um padrão de referência que, sendo periodicamente actualizado, não o tem sido em ritmo para o presente caso inadequado: as alçadas da relação. Trata-se de uma referência que envolve, na sua modificação, o próprio sistema judiciário e que é dotada do evidente mérito de fácil cognoscibilidade. Outros padrões de referência poderiam ser escolhidos, como, por exemplo, o do salário mínimo nacional. Dá-se, no entanto, o caso de, na opção a fazer, o peso das aduzidas vantagens (maior estabilidade e cognoscibilidade) pender para o valor das alçadas. Trata-se de um critério que não colherá, por certo, unanimidade na doutrina, mas que, como todas as opções, é uma intransferível e necessária responsabilidade do legislador».

⁵⁷ Projecto de Lei n.º 234/II, de 15-Jun.-1981, assinado por um deputado do PSD, e Projecto de Lei n.º 288/II, de 5-Jan.-1982, assinado por vários deputados do PS.

⁵⁸ Cf., e.g., P. de Lima/J. Antunes Varela, *Código civil anotado* cit., I, 524, J. Antunes Varela, *Das obrigações* cit., I, 692 nt. 1 («Não parece inteiramente feliz a escolha do critério (...). As alçadas das relações terão, sem dúvida, alguma correlação com o valor da moeda, em período de franca instabilidade monetária como a que o País atravessa desde 1974. Mas dependem também de outros factores que nenhuma ligação têm com o limite da indemnização (...). Não parece lógico que este limite se meça pela alçada da Relação, como lógico não seria ligá-lo ao preço do almude do vinho

No final do ano de 1985, cerca de 10 meses depois da alteração do artigo 508.º do CC, foi aprovado, pelo Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, o RSORCA 1985, que aumentou o capital seguro (3000 contos por lesado, com o limite de 5000 no caso de mais de um lesado: artigo 6.º/1; portanto, passou de um global de 700 contos em 1979 para 3000/5000 contos em 1985), adequando-o ao critério entretanto exarado no artigo 508.º do CC, e, de certo modo, procurando ir, desta forma, paulatinamente – durante o período de transição – de encontro ao direito da CEE⁵⁹.

A revisão de 1991 manteve a solução de 1985, tendo-se apenas elevado os limites da indemnização sob a forma de renda anual⁶⁰.

ou ao custo do alqueire do milho. Mas já mais facilmente se aceitaria a referência ao outro padrão monetário mencionado, a título de exemplo, no relatório do diploma: o salário mínimo nacional); J. Antunes Varela, *Anotação* [Acórdão de 25 de Fevereiro de 1982], *RLJ* 118/3736 (1985), 207 nt. 1; N. Pinto Oliveira, *Revogação tácita* cit., 97 ss., R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 423 («solução igualmente pouco feliz, porque notoriamente inexistente uma correlação direta entre limites de responsabilidade e tal valor»), ou Adriano Garção Soares, *Anotação [Acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias de 14 de Setembro de 2000]*, na *Revista do Conselho Distrital do Porto da Ordem dos Advogados* 19 (2001), 60-61, max. 61 (texto do acórdão: 57-60), *id.*, *As normas comunitárias* cit., 136-137, max. 137 (são as seguintes as suas palavras: «é geralmente reconhecido que o facto de os limites máximos da indemnização pelo risco terem sido indexados aos valores da alçada da relação não é solução satisfatória revelando-se, em muitos casos, injusta e desadequada a fixação de indemnizações tendo como limite esses valores»).

⁵⁹ As razões estão exaradas no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 522/85: «A estabilização dos valores fixados tem gerado uma deterioração no valor real das indemnizações, que se revela incompatível com o justo ressarcimento dos prejuízos sofridos. Esta situação toma-se ainda mais grave com a alteração dos limites máximos das indemnizações devidas por acidentes quando não há culpa do responsável e no momento em que Portugal adere às Comunidades Europeias. Com efeito, o Decreto-Lei n.º 190/85, de 24 de Junho, deu nova redacção ao artigo 508.º do Código Civil, passando a indexar os limites da responsabilidade civil pelo risco à alçada da relação, pelo que tais valores são consideravelmente elevados a partir do dia 1 de Janeiro de 1986. Sendo certo que o capital obrigatoriamente seguro fixado pelo Decreto-Lei n.º 408/79, de 25 de Setembro, se situa em valores muito mais baixos dos que foram estabelecidos para o artigo 508.º do Código Civil, é manifestamente imperiosa a sua adequação a tais valores. (...) Nestes termos, no presente diploma adequou-se o seguro obrigatório à nova redacção do artigo 508.º do Código Civil, para além de se darem passos firmes no sentido da harmonização da nossa legislação do seguro obrigatório automóvel ao direito derivado comunitário, através do aumento considerável do valor do capital seguro (...)». Como notou J. Calvão da Silva, *S.T.J., acórdão de 1 de Março de 2001* cit., 119, o RSORCA 1985, em particular o seu preâmbulo, mostra que o legislador teve «a preocupação de *interligar as duas problemáticas – limites máximos de responsabilidade e montantes mínimos do seguro obrigatório* –, constatada a deterioração do valor real das indemnizações decorrente da estabilização dos valores fixados».

⁶⁰ Passou de 1/8 da alçada da Relação para 1/4 da mesma alçada para cada lesado, com o limite de 3/4 em vez de 3/8 da alçada da Relação quando vários os lesados em virtude do mesmo acidente.

VI. O *quantum* dos limites de indemnização do artigo 508.º do CC tem sido recentemente questionado no contexto da responsabilidade civil por acidentes causados por *veículos autónomos*. A questão está em saber se o tecto indemnizatório não deverá ser mais elevado.

Na Alemanha, o § 12 (1) 1 do StVG previu para danos causados pela utilização de funções de condução elevada ou totalmente automatizadas ou durante a operação de uma função autónoma de condução um limite indemnizatório de € 10.000.000.

Um alinhamento com esta orientação, que se afigura de acompanhar, foi já defendido, entre nós, por Paulo Mota Pinto⁶¹.

As razões ficaram exaradas no preâmbulo do Decreto-Lei n.º 423/91, de 30-Out., que, embora no âmbito de um regime que pouco concerne aos acidentes de viação (o Regime Jurídico das Vítimas de Crimes Violentos), motivou uma alteração do artigo 508.º do CC, ao prever uma apelidada responsabilidade objectiva do Estado com valores indexados aos do citado preceito: «Devendo a reparação a cargo do Estado estar sujeita a limites máximos, pareceu razoável utilizar como parâmetros os estabelecidos em matéria de responsabilidade pelo risco quanto aos acidentes causados por veículos de circulação terrestre. Não se afigurou, todavia, realista a proporção entre a indemnização em forma de capital e de renda estabelecida no artigo 508.º, n.ºs 1 e 2, do Código Civil (equivalendo esta segunda a 6,25% daquele capital). Daí o ter-se aproveitado para retocar aquela disposição, elevando os limites da indemnização sob a forma de renda».

O regime que valia, desde 1966/1967, para a indemnização por ou sob a forma de «renda anual», a fixar dentro dos limites máximos de indemnização «para cada lesado», foi eliminado na reforma de 2004 (sobre o referido regime A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., 208 ss., ou D. Martins de Almeida, *Manual* cit., 381-382). Regime que valia, na letra, só para *danos pessoais* (assim, com cálculos da inaplicabilidade a danos a coisas, J. G. Sá Carneiro, *Acidentes de viação* cit., 118, mas defendendo a sua extensão a tais danos; cf. também J. Ribeiro de Faria, *Direito das obrigações* cit., II, 90 nt. 222). A *indemnização em renda* continua, no entanto, a ser prevista e possível em geral nos termos do artigo 567.º do CC.

O artigo 22.º do RSORCA 1975 previa, ainda, um regime de «*indemnização provisória*», a arbitrar por juiz, em processo judicial, sob a forma de *renda mensal*, a imputar na liquidação definitiva do dano, nunca além de 4/5 do seu «provável valor», sempre que se verificasse uma situação de necessidade resultante do acidente e existissem fortes indícios de responsabilidade do condutor; o artigo 23.º do mesmo diploma previa, por seu turno, um regime de *repetição* da indemnização provisória. Tratava-se de um regime mais favorável mesmo do que o previsto no artigo 565.º do CC. O RSORCA 1979, todavia, já não estabeleceu um tal regime (cf. J. Sinde Monteiro, *Responsabilidade por culpa, responsabilidade objectiva, seguro de acidentes (Propostas de alteração ao Código Civil e ao D.L. n.º 408/79, de 25 de Setembro; considerações em torno da criação de um seguro social de acidentes de trabalho e de trânsito)*, RDE 6/7 (1980/1981), 164-165; o mesmo autor, em *Alteração dos limites* cit., 11, defendia a manutenção da referida solução de 1975).

⁶¹ *Problemas jurídicos dos veículos autónomos*, EDC 16 (2020) – n.º especial: *Direito e Robótica*, Instituto Jurídico – Centro de Direito do Consumo, FDUC, Coimbra, 2020, 93-153, max. 113-114: «Poderá, porém, eventualmente ponderar-se a conveniência da *elevação dos limites máximos* de indemnização fundada na responsabilidade objetiva em caso de condução automatizada, devido à menos frequente responsabilização do condutor (responsabilidade subjetiva)». Sobre os veículos autónomos, vd., ainda,

VII. O artigo 508.º do CC não distingue, desde 2004, entre tipos de danos⁶². Não era este o esquema no anteprojecto de A. Vaz Serra de 1959, na

Sofia Patrícia de Freitas Andrade, *A responsabilidade civil por danos causados por veículos autónomos*, Almedina, Coimbra, 2021, Leonor Isabel Costa Oliveira, *Os carros autónomos e os novos desígnios para o mercado de seguro*, UCE, Lisboa, 2019, Eva Sónia Moreira da Silva, *Considerações sobre inteligência artificial e responsabilidade civil: o caso dos veículos autónomos*, em *E. Tec Yearbook – Artificial Intelligence & Robots*, coord. Maria Miguel Carvalho, Universidade do Minho, Braga, 2020, 69-91, ou Manuel Felício, *Responsabilidade civil por acidente de viação causado por veículo automatizado*, RDR 1 (2019), 493-524. Para os veículos autónomos aquáticos, Marco Lopez de Gonzalo, *Le navi autonome e le Hague-Visby Rules (spunti per una interpretazione evolutiva)*, nos *Temas de Direito dos Transportes*, vol. V, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2020, 609-619, e, entre nós, M. Januário da Costa Gomes, *Navios autónomos e abalroação. Breves notas*, em *El Derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso*, coord. José Luis García-Pita y Lastres et al., Aranzadi, Madrid, 2021, 1137-1158. Paralelamente, na área da robótica, também se tem defendido a não aplicação de limites indemnizatórios, como os do 508.º para acidentes de viação: assim, Filipe Albuquerque Matos, *Responsabilidade por danos causados a terceiros por robôs*, EDC 16 (2020) – n.º especial: *Direito e Robótica*, Instituto Jurídico – Centro de Direito do Consumo, FDUC, Coimbra, 2020, 207: «Tal como no tocante à responsabilidade civil do produtor, na área da robótica, (...) não nos parece adequado a definição de limites indemnizatórios num âmbito onde prevalece a incerteza dos riscos. Na verdade a imposição de limites poderá privar de efeito útil para as vítimas a obrigação de ressarcimento que nesta sede recaia sobre os detentores dos robôs por danos decorrentes dos perigos especiais da sua utilização». Vd. também Mafalda Miranda Barbosa, *O futuro da responsabilidade civil desafiada pela inteligência artificial: as dificuldades dos modelos tradicionais e caminhos de solução*, em *Encontros de Direito Civil – Evolução tecnológica no direito civil*, UCE, Lisboa, 2021, 109-160, em RDCV (2020) 2, 261-305 e em RDR 2 (2020), 280-326, ead., *Ainda o futuro da responsabilidade civil pelos danos causados por sistemas de IA*, RDR 5 (2023), 337-369, Sandra Passinhas, *Sistemas de aeronaves civis não tripuladas (drones): Algumas questões de Direito Civil*, EDC 16 (2020) – n.º especial: *Direito e Robótica*, Instituto Jurídico – Centro de Direito do Consumo, FDUC, Coimbra, 213-235, Henrique Sousa Antunes, *Inteligência artificial e responsabilidade civil*, em *Inteligência artificial & Direito*, Almedina, Coimbra, 2020, 19-35, ou António Brito Neves, *Perigo na estrada: veículos autónomos, estado de necessidade e conflito de deveres*, em *Anatomia do Crime. Revista de Ciências Jurídico-Criminais* 12 (2020), 107-129.

⁶² Assim, Raúl Guichard, anotação ao artigo 508.º, em *Comentário ao Código Civil* cit., 423 («(hoje) os quantitativos máximos não variam (...) em função (...) do tipo de danos»).

Sobre o binómio danos corporais e materiais, F. Albuquerque Matos, *Alterações legislativas* cit., 123-135. Conforme escreve J. Sinde Monteiro, *Direito dos seguros e direito da responsabilidade. Por um aperfeiçoamento* cit., I, 49-50, com argumentos vários, é preferível a distinção entre *danos pessoais* e *danos de coisas*; diversamente: Ana Serra Calmeiro, *Fundado conflito*, em *40 anos – Fundo de Garantia Automóvel*, ASF, Lisboa, 2021, 151 nt. 54. Acompanhamos J. Sinde Monteiro, consignando, de resto, serem essas as expressões usadas nas versões inglesa (*personal injury*) e alemã (*Personenschäden*); ao ser, porém, a terminologia legal, usaremos de forma fungível uma expressão e outra. No domínio do seguro automóvel, Maria Clara Lopes, *Responsabilidade civil extracontratual*, Rei dos Livros, Lisboa, 1997, 17 nt. 1, precisava que tais conceitos ou binómio «v[inham] igualmente sendo utilizados em todas as Apólices de seguros cobrindo os riscos de responsabilidade civil».

versão originária do CC de 1966, na versão de 1985 e na de 1991, no qual se distinguia entre *morte* ou *lesão pessoal* e *danos em coisas*.

A não distinção entre uns e outros danos é, todavia, aparente. Por um lado, a segregação entre danos pessoais e a coisas remonta já ao anteprojecto de A. Vaz Serra e foi vertida na versão originária do artigo 508.º do CC, tendo-se aí mantido até 2004, altura, precisamente, em que se optou, ao invés da sua discriminação, por uma remissão para o regime do seguro automóvel, sem se ter pretendido substituir este aspecto do regime pretérito. Por outro lado, ainda que a actual redacção do artigo 508.º do CC não diferencie expressamente em função do tipo de danos, fá-lo o artigo 12.º do RSORCA⁶³, segregando capitais seguros e, por remissão, máximos indemnizatórios para *danos pessoais e materiais*. O RSORCA serve, portanto, aqui, para integrar o regime do CC: a remissão do artigo 508.º/1 não vale apenas para efeito de estabelecer um limite máximo de indemnização por

Também noutros âmbitos se distingue entre danos pessoais e danos a coisas: assim, por ex., para a responsabilidade do produtor, o artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 383/89 (sobre o qual J. Calvão da Silva, *Responsabilidade civil do produtor*, Almedina, Coimbra 1990, 81 ss., ou J. Sinde Monteiro, *Rudimentos da responsabilidade civil*, RFDUP II (2005), 358); para a responsabilidade civil delitual por abalroação de navios, o artigo 4.º da CB 1910; para a limitação de responsabilidade por créditos marítimos, o artigo 1.º *a*) e *b*) da CB 1957 ou o artigo 1.º *a*) da LLMC (sobre os quais M. Januário da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade por créditos marítimos*, Almedina, Coimbra, 2010, 275 ss., *max.* 276); o artigo 10.º da CMR 1956; ou os artigos 17.º, 18.º, 21.º ou 22.º da Convenção de Montreal 1999. Talvez não se esteja, pois, perante «pseudo-distinções» de danos; estas categorias, por discutíveis que eventualmente sejam de uma perspectiva dogmática, têm claro assento normativo. Este aspecto mostra como este tema e, em geral, os artigos 503.º ss. do CC têm pontos de contacto muito relevantes, não apenas com o Direito dos Seguros, mas também com o Direito dos Transportes.

⁶³ Cf. também o artigo 4.º/1 do RSORCA 2007: «Toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de *danos corporais* ou *materiais* causados a terceiros por um veículo terrestre a motor para cuja condução seja necessário um título específico (...)». Cf. também as alíneas *g*) e *h*) da cláusula 1.ª (definições) das condições gerais da apólice de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, aprovada pela Norma Regulamentar do ISP n.º 14/2008-R, de 27-Nov., que definem *dano corporal* e *material* como, respectiva, «prejuízo resultante de lesão da saúde física ou mental» e «prejuízo resultante de lesão de coisa móvel, imóvel ou animal» (realçando o evento, não a consequência, e dando assim margem a considerar «prejuízo» nos termos gerais como abrangendo danos patrimoniais e não patrimoniais). Diversamente, o artigo 1.º/1 do RSORCA 1985: «Toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de *danos patrimoniais* e *não patrimoniais* decorrentes de *lesões corporais* ou *materiais* causadas a terceiros por um veículo terrestre a motor (...)» (o artigo 1.º da apólice uniforme do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, aprovada pela Norma Regulamentar do ISP n.º 17/2000-R, de 21-Dez., alterada pela Norma Regulamentar do ISP n.º 13/2005-R, de 18-Nov., continha, depois, definições de lesão corporal e material e de dano patrimonial e não patrimonial). Vd. também F. Albuquerque Matos, *Alterações legislativas* cit., 123-124 nt. 2.

responsabilidade objectiva, mas também, *por interpretação extensiva*, para a discriminação do tipo de danos e dos limites a cada um deles associados⁶⁴.

A limitação por *danos pessoais e materiais*⁶⁵ é restritiva e dicotómica, no sentido em que aparenta esgotar e restringir o universo de danos objecto de indemnização pelo risco e da sua limitação pelo artigo 508.º do CC⁶⁶. Discutível é se uma e outra categoria, neste específico âmbito dos acidentes de viação, compreendam, depois da reforma de 2007, também os *não patrimoniais*⁶⁷: pelo menos em matéria de danos pessoais, a resposta deve ser positiva, sem limitação a danos apenas «físicos»⁶⁸. Em

⁶⁴ Cf. também, *e.g.*, Mafalda Miranda Barbosa, *Estudos a propósito da responsabilidade objectiva*, Principia, Cascais, 2014, 91-92 nt. 171. Diversamente, R. Mascarenhas Ataíde/A. Barroso Rodrigues, *Acidentes de viação* cit., 32.

⁶⁵ A autonomização deste tipo de danos e a sua relação com outros critérios ou categorias é extremamente polémica. Vd., *e.g.*, entre tantos, João Álvaro Dias, *Dano corporal. Quadro epistemológico e aspectos ressarcitórios*, Almedina, Coimbra, 2001, *passim*, Armando Braga, *A reparação do dano corporal na responsabilidade civil extracontratual*, Almedina, Coimbra, 2005, max. 45 ss., Maria Manuel Veloso, *Danos não patrimoniais, Comemorações dos 35 anos do Código Civil e dos 25 anos da Reforma de 1977*, III, Coimbra Ed., Coimbra, 2007, 512-523, Paulo Mota Pinto, *Interesse contratual* cit., I, 533, M. Miranda Barbosa, *Lições de responsabilidade civil*, Principia, Cascais, 2017, 340-341, ou R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 359.

⁶⁶ Cf. R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 423. No sentido de que as despesas com tratamentos médicos, internamentos hospitalares e funeral entram no cômputo da indemnização global devida ao lesado para efeito dos limites máximos do artigo 508.º do CC, STJ 24-Jan.-1985, proc. n.º 071975, *BMJ* 343 (1985), 313-317.

⁶⁷ Afirmitivamente, segundo cremos, J. Ribeiro de Faria, *Direito das obrigações* cit., 92 nt. 227, Maria Clara Lopes, *Responsabilidade civil extracontratual*, Rei dos Livros, Lisboa, 1997, 17 nt. 1, *ead.*, *Seguro de responsabilidade civil automóvel – art. 7 do DL. 522/85 I. Breves notas aos seus ns. 1 e 2*, SPAIDA Boletim Informativo 1 (1987) 1, 4, *ead.*, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Textos, CEJ, 1991, 214-216, Jorge Arcanjo, *Notas sobre a responsabilidade civil e acidentes de viação*, *Revista do CEJ* III/IV (1995), 58-59.

⁶⁸ Apontam sensivelmente neste sentido os acórdãos TJUE 23-Jan.-2014 (*Petillo*), proc. n.º C-371/12 (*e.g.* ponto 34: «o conceito de dano corporal abrange qualquer dano, na medida em que a sua indemnização esteja prevista a título de responsabilidade civil do segurado pelo direito nacional aplicável ao litígio, resultante da ofensa à integridade física da pessoa, o que abrange tanto os sofrimentos físicos como psicológicos»), TJUE 24-Out.-2013 (*Haasová*), proc. n.º C-22/12 (ponto 50: «entre os danos que devem ser indemnizados (...) figuram os danos morais cuja indemnização é prevista a título da responsabilidade civil do segurado pelo direito nacional aplicável ao litígio»), ou TJUE 24-Out.-2013 (*Drozdzovs*), proc. n.º C-277/12 (ponto 41: «entre os danos que devem ser indemnizados (...) figuram os danos morais cuja indemnização é prevista a título da responsabilidade civil do segurado pelo direito nacional aplicável ao litígio»). Cf. também Robert Koch, anotação ao § 2, em Bruck/Moller, *Versicherungsvertragsgesetz Großkommentar*, XII, 9.ª ed., De Gruyter, 2018, 255. No direito português, o regime de responsabilidade civil pelo risco do artigo 508.º acaba, de certo modo, por remeter, neste particular, para o RSORCA (e, segundo o TJUE, vice-versa): no geral, na responsabilidade subjectiva, a ressarcibilidade dos danos não patrimoniais não está em causa (artigo

matéria de danos materiais, que a lei caracteriza em termos *reais*⁶⁹, os *lucros cessantes* poderão parecer também excluídos (cf. também o artigo 504.º/2 do CC⁷⁰); o ponto é, todavia, discutível, devendo qualquer resposta definitiva considerar não apenas o artigo 508.º, mas também o regime dos artigos 503.º e ss. do CC, em especial o 504.º, e os termos em que o próprio RSORCA admite a indemnização dos danos materiais, incluindo em caso de perda total (artigos 41.º e 42.º *ibid.*), e os termos em que o legislador estende o regime de regularização de sinistros a pedidos de indemnização de lucros cessantes (cf. o artigo 32.º *ibid.*⁷¹).

496.º/1 do CC), incluindo, em princípio, no âmbito geral da responsabilidade objectiva, uma vez situados dentro da esfera de riscos que se visou evitar (499.º do CC). M. Miranda Barbosa, *Estudos cit.*, 91-95, entende que a cobertura de seguro prevista no RSORCA «se refere exclusivamente a danos físicos, na pessoa ou não propriedade, excluindo-se, à partida, a possibilidade de se indemnizar prejuízos sem uma incidência material na coisa ou num sujeito», e, ainda, se bem compreendemos, que os danos não físicos neste domínio serão ressarcíveis ao nível da responsabilidade subjectiva. José Alberto González, *Direito da responsabilidade civil*, QJ, Lisboa, 2017, parece sinonimizar danos materiais com patrimoniais: «têm direito a ser ressarcidas nos termos gerais, e tanto por danos pessoais como patrimoniais»; cf. também, à luz do RSORCA 1985, Eurico Heitor Consciência *et al.*, *Sobre seguros. Casos práticos*, 3.ª ed., Almedina, Coimbra, 2002, 78; ou, já à luz do RSORCA 2007, Maria Manuela Sousa Chichorro, *O contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel*, Coimbra Ed., Coimbra, 2010, 143-146. No direito alemão, prevê-se ainda um capital para (*reine*) *Vermögensschaden*, a par do que vale para danos pessoais e em coisas: cf. R. Koch, *ibid.*, 384-385. Sobre a avaliação do dano corporal, *ex multis*, Teresa Magalhães, *Estudo tridimensional do dano corporal: lesão, função e situação. Sua aplicação médico-legal*, Almedina, Coimbra, 1998, *passim*, J. A. Dias, *Dano corporal cit.*, *passim*, ou Cátia Marisa Gaspar/Maria Manuela Sousa Chichorro, *A valoração do dano corporal*, 3.ª ed., Almedina, Coimbra, 2017, *passim*, *max.* 14 ss.; recentemente, Laurinda Gemas, *Questões atuais da responsabilidade civil por acidentes de viação*, *Julg* 46 (2022), 69-96, *max.* 75-82.

⁶⁹ De *res*, -*ei*, coisa. Conforme frequentemente advogado por seguradores: cf. *e.g.* STJ 22-Set.-2005 (Lucas Coelho), proc. n.º 04B693; cf. também o teor do clausulado constante da matéria de facto de RGM 14-Out.-2021 (Raquel Baptista Tavares), proc. n.º 445/20.0T8VPA.G1.

⁷⁰ Em relação ao qual, vd. as observações de A. Menezes Cordeiro, *Tratado cit.*, VIII, 739: «O artigo 504.º, tomado à letra, exclui, havendo contrato, a responsabilidade por lucros cessantes. Trata-se de uma solução de difícil constitucionalidade e que corresponde a uma preocupação restritiva do legislador». À luz da CB 1957, considerando os lucros cessantes nos danos materiais: STJ 27-Nov.-2007, proc. n.º 07B4055.

⁷¹ Segundo o qual: «Relativamente aos danos em mercadorias ou em outros bens transportados nos veículos intervenientes nos sinistros, bem como a sinistros relativamente aos quais se formulem pedidos indemnizatórios de lucros cessantes decorrentes da *imobilização desses veículos*, é apenas aplicável o previsto nos artigos 38.º e 40.º, sendo que, para o efeito, o prazo previsto na alínea e) do n.º 1 do artigo 36.º é de 60 dias». O regime do RSORCA 1985 anterior à alteração do Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3-Mai., não contemplava tal previsão. Cf. A. Garção Soares/M. J. Rangel de Mesquita, *Regime do Sistema do Seguro cit.*, 179-182, ou J. A. de França Pitão, *Seguro automóvel obrigatório cit.*, 142. Esta limitação dos danos ressarcíveis coloca em causa a regra, quase *professio fidei*, dos artigos 138.º/2 e 146.º/3 do RJCS (embora ao abrigo de «disposição legal» *ut* 146.º/3 *ibid.*).

VIII. Um outro aspecto que interessa focar prende-se com o âmbito de aplicação do artigo 508.º do CC e com o do seguro obrigatório, *rectius* com o do regime que disciplina o seguro obrigatório, para que aquele remete.

O regime de responsabilidade objectiva por acidentes causados por veículos, previsto fundamentalmente nos artigos 503.º a 508.º do CC, foi desenhado para *veículos terrestres*⁷², *fossem ou não motorizados*⁷³. A actual redacção do artigo 508.º do CC não faz, todavia, jus a este desiderato. Com efeito, 38 anos depois da aprovação do CC, num mundo já algo diferente, o legislador de 2004, ao remeter o limite máximo de indemnização para o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil *automóvel*, parece ter esquecido que tal seguro só era – e só continua a ser – imposto a *veículos terrestres a motor*. Portanto, no estado em que se encontra, o artigo 508.º/1 do CC ou não parece contemplar limites de indemnização por responsabilidade derivada de acidentes causados por veículos

⁷² Sobre o conceito de veículo, no quadro do Direito dos transportes, M. Januário da Costa Gomes, *Sobre o sistema próprio de responsabilidade do transportador de mercadorias*, nos *Temas de Direito dos Transportes*, IV, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2019, 467 ss.

⁷³ Vd., e.g., em geral, para o regime do artigo 503.º (e seguintes, cremos), P. Romano Martinez, *Direito das obrigações* cit., 151 («Tendo em conta o fundamento desta responsabilidade objectiva (pelo risco), pode discutir-se se incluem os veículos de circulação terrestre não motorizados (bicicleta, trotineta, triciclo, cadeira de rodas, etc.)). Cf. a definição-base de *velocípedes* no artigo 112.º/1 do CE 1994: «veículo com duas ou mais rodas accionado pelo esforço do próprio condutor por meio de pedais ou dispositivos análogos»; diploma que, todavia, admite *velocípedes a motor* (mas com reduzida potência máxima: cf. o artigo 112.º/2 *ibid.*); e o elenco de categorias integradas no *trânsito equiparado a peões*, no artigo 104.º *ibid.*, que compreende, *i.a.*, trânsito de pessoas utilizando trotinetas, patins ou meios de circulação análogos, sem motor, e, mesmo, cadeiras de rodas com motor eléctrico. Importante também é o conceito de *automóvel*: «veículo com motor de propulsão, dotado de pelo menos quatro rodas, com tara superior a 550 kg, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/h, e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris» (artigo 105.º *ibid.*; as *classes e tipos de automóveis* constam do artigo 106.º: vd. e.g. Júlio Serras, *Código da Estrada. Regulamentos do Código da Estrada anotados e actualizados*, ed. autor, Lisboa, 1995, 105, ou António Tolda Pinto, *Código da Estrada anotado*, 3.ª ed., Coimbra Ed., Coimbra, 2009, 263 ss). A sujeição das *bicicletas eléctricas* foi objecto de debate nos trabalhos preparatórios da DSA VI: sobre o ponto, F. Rodrigues Rocha/I. Matos Sequeira, *Desafios futuros*, nos *40 anos* cit., 193 nt. 17; cf. também, recentemente, negando a equiparação entre tais bicicletas e veículos «regulares» a motor, para efeito de saber, à luz do direito belga, se ao ciclista deveria ser dada protecção acrescida enquanto utilizador estradal vulnerável ou se deveria ser considerado como outro condutor de veículo, TJUE 12-Out.-2023, proc. n.º C-286/22 (*KBC Verzekeringen*). O CE parece separar veículos e animais (cf. o título II: «Do trânsito de veículos e animais», ou, e.o., o artigo 11.º), mas é o próprio diploma a reconhecer a existência de *veículos de tracção animal* e a separar conceptualmente tais veículos da *condução de animais* propriamente dita, ainda que os regimes venham unificados (cf. os artigos 97.º e 98.º do CE).

terrestres não motorizados, ou aplica-lhes um tecto indemnizatório, indexado a um seguro que vale para veículos motorizados, o qual, estando em causa fonte superior de riscos (mais não seja porque mais velozes ou de tonelagem e carroçaria mais pesada), é especialmente elevado. Entre uma e outra solução, preferimos, ainda assim, considerar a responsabilidade civil por acidentes causados por veículos não motorizados abrangida pelos limites do capital do seguro automóvel (artigo 508.º/1)⁷⁴.

Não pode, no entanto, deixar de se assinalar certa estranheza em que assim seja. Digamos que, na prática, um veículo a motor, em comparação com um não motorizado, poderá provocar mais facilmente danos que superem os limites indemnizatórios de responsabilidade civil e de seguro e, portanto, será mais frequente que, para veículos a motor, haja danos não cobertos pela imputação a título objectivo do que para veículos não motorizados; este resultado hermenêutico parece-nos pouco coerente e uma alteração da lei impõe-se.

3. Dificuldades hermenêuticas suscitadas pela remissão do artigo 508.º do CC para «o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel»

Passemos agora à remissão, que o legislador exarou no artigo 508.º do CC, para o «capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil», a cujo respeito algumas aproximações foram já feitas nas páginas precedentes. Está aqui fundamentalmente em causa o artigo 12.º do RSORCA, epigrafado precisamente «capital seguro para os contratos [de seguro de responsabilidade civil respeitante a veículos terrestres a motor] em geral».

O artigo 12.º do RSORCA, na sua actual redacção⁷⁵, cunhada pela DSA V⁷⁶, dispõe de quatro números, cujos dois primeiros já caducaram⁷⁷. Vigoram ainda,

⁷⁴ Uma solução melhor, a pretender manter-se um sistema de responsabilidade civil objectiva para veículos terrestres não motorizados, seria a de escalonar (por defeito) e adaptar-lhes (também por defeito) o limite máximo do 508.º, como já sucede, ainda de forma algo imperfeito, entre veículos terrestres a motor (rodoviários) em geral, veículos terrestres a motor (rodoviários) colectivos e veículos terrestres a motor ferroviários.

⁷⁵ Que resulta directamente do RSORCA 2007, não tendo sido, entretanto, alterada. Note-se, no entanto, que *interim* foi aprovada a DSA codificadora 2009 – todavia, sem repercussões neste particular – e a DSA VI 2021.

⁷⁶ *Rectius*: pela alteração imposta pelo artigo 2.º da DSA V 2005 ao artigo 1.º da DSA II 1984, designadamente aos seus n.ºs 1 a 3, contendo regras em matéria de valores mínimos de cobertura.

⁷⁷ Não obstante, na medida em que o n.º 3 remete para o n.º 2 e este para o n.º 1, a interpretação

no entanto, os n.ºs 3 e 4⁷⁸, segundo os quais, a partir de 1 de Junho de 2012, os montantes do capital mínimo obrigatoriamente seguro serão revistos quinquenalmente, sob proposta da Comissão Europeia, em função do índice europeu de preços no consumidor⁷⁹ (n.º 1), em diploma publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*, e «entram imediatamente em vigor» (n.º 2).

O diploma para que remetem os n.ºs 3 e 4 do artigo 12.º do RSORCA⁸⁰ é o Aviso da Comissão Europeia de 19 de Outubro de 2021⁸¹, relativo à adaptação, de acordo com a inflação, dos montantes mínimos de cobertura estabelecidos na DSA codificadora 2009, dobrado ou, melhor, divulgado⁸², entretanto, pela Circular da ASF n.º 2/2022, de 15 de Março⁸³.

do n.º 3, não caducado, pressupõe que se considere o texto daquelas normas caducadas.

⁷⁸ Em transposição do n.º 3 do artigo 1.º da DSA II (1984) na redacção dada pelo artigo 2.º da DSA V 2005. Cf., igualmente, com clarificação das datas da DSA V, o artigo 9.º/2 da Directiva codificadora 2009.

⁷⁹ De acordo com o Regulamento (CE) n.º 2494/95, de 23-Out., relativo aos índices harmonizados de preços no consumidor.

⁸⁰ E o 9.º/2 da Directiva codificadora (2009).

⁸¹ 2021/C 423/11, publicado no *JOUE* C 423, de 19-Out.-2021. A anterior actualização fora feita mediante Comunicação da Comissão (2016/C 210/01), de 11-Jun.-2016, dobrada, na ordem interna, pela Circular da ASF n.º 2/2017, de 22-Jun., aplicável a partir de 1-Jun.-2017: € 6.070.000 por acidente para danos corporais e € 1.220.000 por acidente para danos materiais.

⁸² Que não tem natureza normativa própria.

⁸³ Contudo, a DSA VI 2021, que, embora a ser transposta até 23 de Dezembro de 2023, entrou logo em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no jornal oficial (artigo 3.º: ou seja, a 22 de Dezembro de 2021), incorporou no artigo 9.º, na nova redacção que lhe deu, os valores constantes do Aviso (note-se: poderia, ao invés, ter-se limitado a remeter para tais (ou tal) aviso, o que não foi o caso) publicado cerca de um mês antes, tendo ainda alterado, harmonizando-o, o modo de contagem da actualização quinquenal (reconhece-o também a Circular da ASF n.º 2/2022, de 15-Mar.: «os concretos montantes definidos na declaração da qual resulta a obrigação de actualização quinquenal (i.e., no Aviso) mereceram inscrição na versão da Directiva 2009/1013/E (...), alterada pela recém-aprovada Directiva (UE) 2021/2118 (...), tendo o recente legislador europeu aproveitado o ensejo da modificação da Directiva de 2009 para introduzir uma redacção atualizada na norma relativa à matéria vertente, o artigo 9.º, em ordem ao futuro alinhamento entre os Estados Membros das datas da actualização quinquenal»). Assim sendo e tratando-se a DSA VI de fonte normativa de valor superior ao Aviso, coloca-se a dúvida sobre se a base habilitante dos novos valores tenha deixado de ser o Aviso de 19 de Outubro de 2021 para passar a ser a DSA 2021. Para a ASF, segundo o preâmbulo da Circular n.º 2/2022, a fonte relevante para o efeito, à data, foi o Aviso, não a DSA VI. Temos dúvidas: de acordo com a lógica das directivas, a ASF estaria correcta, pois a DSA VI, incluindo o artigo 9.º, carece de ser transporta (cf. o artigo 2.º/1 *ibid.*); contudo, as normas do artigo 9.º/1 da DSA VI que estabelecem montantes mínimos de capital seguro não carecem de transposição, de maneira que poderia, em tese, colocar-se a questão sobre se não se aplicariam com a entrada em vigor da DSA VI. Na dúvida, porém, e por razões de segurança jurídica, parece-nos avisada a posição assumida pela ASF.

Por conseguinte, em face da DSA VI, a partir de 1 de Junho de 2022, os montantes mínimos de cobertura do seguro automóvel foram actualizados para os seguintes valores: (i) em caso de *danos pessoais*, também dito *corporais*: € 1.300.000 por lesado ou € 6.450.000 por sinistro (*ut* 12.º/1: «por acidente»), independentemente do número de lesados, sem um limite específico por lesado; (ii) em caso de *danos materiais* ou *em coisas*: € 1.300.000 por sinistro ou acidente, independentemente do número de lesados⁸⁴.

A responsabilidade civil coberta pelo seguro de responsabilidade de veículos terrestres a motor *não é só a objectiva*⁸⁵: a remissão do artigo 508.º e a correlação entre seguro e responsabilidade objectiva é tão intensa que leva ou pode levar, de certo modo a esta distorção. Contudo, não se antolham razões para limitar (cf. o disposto, *v.g.*, nos artigos 4.º/1, 11.º/1 *a*) ou 15.º/1 do RSORCA), as DSA e a jurisprudência do TJUE têm-se mostrado relativamente indiferentes perante o sistema de responsabilidade subjacente, que tanto pode ser objectivo ou subjectivo, e a história recente, entre 1985 e 2004, mostra que, mesmo perante limites indemnizatórios por responsabilidade objectiva mais baixos que os capitais seguros, o seguro automóvel cobria todo o montante da indemnização até ao capital, seja na parte respeitante ao *quantum indemnitatis* por responsabilidade objectiva, seja na parte excedente (até ao montante do capital seguro) atinente à responsabilidade subjectiva.

3.1. Remissão para «o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel» ou para os capitais mínimos?

Perfunctoriamente visto o regime vigente disposto no artigo 12.º do RSORCA, vejamos algumas questões que, isoladamente e na sua articulação com o artigo 508.º do CC, suscita.

Viu-se que o capital mínimo, no seguro em apreço, é diferente consoante o tipo de danos; doutra perspectiva, temos capitais seguros diferentes para danos pessoais e materiais⁸⁶. Se assim é, fica-nos logo uma primeira questão na articulação

⁸⁴ Tais valores constituem não apenas o montante mínimo da cobertura de responsabilidade civil pelo segurador, como também aproveitam ao FGA (artigo 49.º/1 do RSORCA: «até ao valor do capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel»). A garantia providenciada pelo Fundo de Garantia Automóvel está duplamente condicionada pelos limites em causa: directamente pelos do artigo 12.º do RSORCA, e indirectamente pelos do 508.º (cf. também R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 424).

⁸⁵ *Ex multis*: N. Pinto Oliveira, *Revogação tácita* cit., 98 nt. 2, ou P. Mota Pinto, *Interesse contratual* cit., 554 nt. 1599.

⁸⁶ Note-se que eles são incomunicáveis: esgotado um, não pode passar-se ao outro, designadamente estando em causa uma dicotomia tipológica de danos que se excluem (ou são materiais ou corporais).

do artigo 12.º do RSORCA com o artigo 508.º/1 do CC: a remissão do «limite máximo» da indemnização por responsabilidade objectiva é feita para um dos dois capitais seguros ou para ambos?

A resposta é óbvia: *para ambos*, ou seja, há *dois* capitais mínimos seguros, *não um*. Mas, então, há que reconhecer já que, mesmo ao nível de uma questão tão prosaica quanto esta, a remissão do artigo 508.º/1 é, na sua letra, mais ampla do que parece. Em tais casos, porém, não valerá a limitação da indemnização do artigo 508.º do CC, nem, por conseguinte, a supressão da legitimidade processual do lesante (artigo 64.º/1 *b*) do RSORCA⁸⁷). A história do preceito, de resto, corrobora-o: desde 1966 que os capitais eram mais de um, discriminando-se entre lesões corporais ou morte, e danos em coisas.

3.2. Remissão para «o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel»?

A formulação do artigo 508.º/1 do CC gera, ainda, outra dúvida, ao fazer corresponder o limite máximo da indemnização ao «capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel». Trata-se do capital mínimo *do* seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel *em geral* – *i.e.*, *do capital mínimo legal* para qualquer seguro deste tipo – ou do capital mínimo *do* ou *de um* seguro de responsabilidade civil automóvel *em concreto*?

A questão não é desprovida de sentido: a prática seguradora atesta, com efeito, a oferta e a contratualização de somas seguras de valores superiores aos legais⁸⁸; isto pode, de resto, acontecer, por vezes, na iminência de alterações dos capitais mínimos legais, como forma de atracção de clientela ou, mesmo, por preservação de clausulados e soluções provenientes de ordenamentos jurídicos de origem dos seguradores⁸⁹, alguns dos quais com capitais superiores aos nacionais.

⁸⁷ Cf. bibliografia citada a nts. 32 e 132. A não ser que, apesar de ilimitado o *quantum* indemnizatório da responsabilidade subjectiva, o lesante prefira reduzir o pedido aos montantes do artigo 508.º, evitando intentar acção também contra o lesante. Pode fazer sentido para evitar pluralidade de réus, embora possa também fazê-lo por motivos de estratégia processual.

⁸⁸ Por ex., se as partes convencionarem € 6.500.000 para danos corporais e € 1.500.000 para os materiais, em lugar dos mínimos legais de € 6.450.000 e € 1.300.000.

⁸⁹ Note-se que, na UE, existem países que estabeleceram capitais seguros de valor superior às DSA, como foi o caso da Alemanha. Esta possibilidade está a coberto do artigo 9.º/1, 1.ª parte, da DSA codificadora: «Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-Membros (...)».

Embora a segunda alternativa seja mais favorável aos lesados: (i) a história do artigo 508.º mostra que a indexação é feita a valores legalmente estabelecidos (assim, entre 1985 e 2004, as alçadas dos tribunais); (ii) os três números do artigo 508.º fazem menção expressa a seguro *obrigatório*, o que remete o intérprete para a lei como fonte ou protagonista dessa obrigatoriedade; (iii) o n.º 2 do citado preceito alude a capital mínimo «estabelecido» e o n.º 3 a «estabelecido (...) em legislação especial»; ora, a lei *estabelece*, as partes nos contratos *estipulam*; (iv) o artigo 510.º, paralelo ao 508.º e que para este remete, menciona expressamente a possibilidade de, «havendo seguro obrigatório», «*diploma especial* estabelecer um capital mínimo de seguro»; e (v) entender-se que se trate do capital estipulado pelas partes levaria a oscilações no limite de indemnização consoante o tipo concreto de seguro que pouca segurança no tráfego trariam.

3.3. Uma desconforme transposição da DSA V no que respeita ao capital mínimo para danos pessoais?

I. Outra questão respeita à solução prevista no artigo 12.º do RSORCA 2007 quanto ao capital mínimo para danos pessoais.

Mário Júlio de Almeida Costa adverte para uma *má transposição* da DSA V 2005⁹⁰ no RSORCA 2007, no que respeita aos montantes mínimos do capital seguro para os *danos corporais*⁹¹, ao interpretar «ou» não num sentido facultativo – no que às opções do legislador nacional se refere –, mas imperativo, na medida em que a DSA deveria ter sido transposta com o referido «ou».

Já Maria José Rangel de Mesquita entende, diversamente, que: «[a]os Estados membros é apenas deixada a liberdade de optar, quanto aos montantes mínimos relativamente a danos pessoais, entre o valor de 1 000 000 euros por vítima ou de 5 000 000 euros por sinistro, independentemente do n.º de vítimas»⁹².

⁹⁰ Trata-se, em particular, da redacção dada ao artigo 1.º da DSA II (1984) pelo artigo 2.º da DSA V 2005.

⁹¹ Apenas; porque para os materiais é claro que é por sinistro. Reproduzamos as palavras de M. J. de Almeida Costa, *Direito das obrigações* cit., 649: «Não se transpôs na íntegra a Directiva 2005/14/CE (...). Faltou precisamente a parte respeitante aos limites individuais de indemnização. (...) Afinal, com esta Directiva, regressa-se ao primeiro sistema preconizado pelo nosso Cód. Civ.. Só que o legislador português, ao transpô-la, em 2007, não foi além da fixação dos montantes globais de indemnização por acidente, nada determinando para a hipótese de repartição desses montantes quando exista pluralidade de lesados».

⁹² *A Quinta Directiva Automóvel e a ordem jurídica portuguesa – subsídios para a modificação do direito nacional*, in: *Nos 20 anos do Código das Sociedades Comerciais. Homenagem aos Prof. Doutores A.*

II. O artigo 2.º da DSA V 2004, numa solução depois consolidada no artigo 9.º da chamada Directiva codificadora de 2009 (a redacção da DSA VII 2021 é, para os efeitos desta reflexão, similar), e impondo a actualização quinquenal de capitais mínimos, alterou o artigo 1.º da DSA II 1984, em especial o seu n.º 2, nos seguintes termos:

«2. Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-Membros, cada Estado membro deve exigir que o seguro referido no artigo 3.º seja obrigatório pelo menos no que se refere aos seguintes montantes:

a) relativamente a danos pessoais, um montante mínimo de 1 000 000 EUR por vítima *ou* de 5 000 000 EUR por sinistro, independentemente do número de vítimas⁹³;

b) relativamente a danos materiais, 1 000 000 EUR por sinistro, independentemente do número de vítimas».

Contudo, o problema remonta, em rigor, à redacção originária do artigo 1.º/2 da DSA II 1984, com o seguinte teor:

Ferrer Correia, Orlando de Carvalho e Vasco Lobo Xavier, III – Vária, Coimbra Ed., Coimbra, 2007, 591. Neste sentido também, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., 13 («A lei portuguesa previa um montante único de € 600 000 por sinistro, para danos corporais e materiais, tendo a transposição mantido o critério “por sinistro”, com montantes diversos consoante relativos a danos corporais e a danos materiais»). Cf., porém, sem se pronunciarem expressamente, A. Garção Soares/M. J. Rangel de Mesquita, *Regime do Sistema do Seguro Obrigatório* cit., 56, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel. Síntese das alterações de 2007 – DL 291/2007, 21 Ago.*, Almedina, Coimbra, 2007, 13-15, *id.*, *Estudo sobre o seguro obrigatório automóvel nas jurisdições lusófonas. Em especial o âmbito de cobertura do seguro e a proteção das vítimas não havendo seguro*, ASF, Lisboa, 2021, 43, ou José António França Pitão, *Seguro automóvel obrigatório anotado*, QJ, Lisboa, 2019, 48-49.

⁹³ As redacções da al. a) do n.º 2 do artigo 1.º da DSA II conforme alterada pelo artigo 2.º da DSA V noutras línguas não apresentam variações relevantes, com excepção da alemã: «pour les dommages corporels, à un montant minimal de couverture de 1 million EUR par victime *ou* de 5 millions EUR par sinistre, quel que soit le nombre de victimes»; «für Personenschäden einen Mindestdeckungsbetrag von 1 000 000 EUR je Unfallopfer *und* von 5 000 000 EUR je Schadensfall, ungeachtet der Anzahl der Geschädigten»; «nel caso di danni alle persone, un importo minimo di copertura pari a 1 000 000 EUR per vittima *o* a 5 000 000 EUR per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime»; «in the case of personal injury, a minimum amount of cover of EUR 1 000 000 per victim *or* EUR 5 000 000 per claim, whatever the number of victims»; «para los daños corporales, un importe mínimo de cobertura de 1 000 000 EUR por víctima *o* 5 000 000 EUR por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas»; «voor lichamelijk letsel, een minimumbedrag van EUR 1 000 000 per slachtoffer *of* van EUR 5 000 000 per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers».

«2. Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-membros, cada Estado-membro deve exigir que os montantes pelos quais este seguro é obrigatório, se situem, pelo menos, nos seguintes valores:

– 350 000 ECUs, relativamente aos danos corporais, quando haja apenas uma vítima, devendo tal montante ser multiplicado pelo número de vítimas, sempre que haja mais do que uma vítima em consequência de um mesmo sinistro;

– 100 000 ECUs por sinistro, relativamente a danos materiais seja qual for o número de vítimas.

Os Estados-membros podem estabelecer, *em vez dos montantes mínimos acima referidos*, um montante mínimo de 500 000 ECUs para os danos corporais, *sempre que haja mais que uma vítima em consequência de um mesmo sinistro*, ou um montante global mínimo de 600 000 ECUs por sinistro, para danos corporais e materiais seja qual for o número de vítimas ou a natureza dos danos».

De facto, a interpretar-se a redacção resultante da DSA V 2005, que se manteve na DSA codificadora 2009 e é ainda, estruturalmente, a da DSA VI 2021, de forma desligada da DSA II 1984, podemos chegar ao mesmo resultado de M. J. de Almeida Costa.

Se se fizer o inverso e se entender que a DSA V não alterou substancialmente a DSA II neste particular, tendo-se limitado a concentrar o que antes vinha no § 2.º do n.º 2 do artigo 1.º em cada uma das alíneas *a*) e *b*) do n.º 1, ou seja, se lermos de forma integrada a DSA II e a DSA V, então chegaremos ao resultado a que chega M. J. Rangel de Mesquita⁹⁴, no sentido de se interpretarem os termos das alternativas introduzidas por «ou» como uma opção dos Estados-Membros.

⁹⁴ No direito alemão, a solução é, neste particular, similar à portuguesa, conforme se constata pelo § 4 e respectiva regulamentação (*Verordnung zur Anpassung der Mindestversicherungssummen des Pflichtversicherungsgesetzes* de 6-Fev.-2017; actualização entretanto sujeita a acto da Comissão Europeia): (1) Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt bei Kraftfahrzeugen einschließlich der Anhänger je Schadensfall a) für Personenschaden siebeneinhalb [7 500 000] Millionen Euro, b) für Sachschäden 1 220 000 Euro, c) für die weder mittelbar noch unmittelbar mit einem Personen- oder Sachschaden zusammenhängenden Vermögensschäden (reine Vermögensschäden) 50 000 Euro». No direito austríaco, vigora o sistema, complexo, disposto no § 9 do KHVG. No direito italiano, a solução é parecida com a portuguesa, estabelecendo-se que os montantes mínimos de capital seguro valem «per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime» (artigo 128.º do CAP; com actualização dos montantes, por último, pelo Decreto do *Ministro dello Sviluppo Economico* de 31 de Maio de 2022, com efeitos a partir de 11 de Junho de 2022, em linha com a actualização quinquenal da UE). No direito francês, não há, depois da *loi Badinter* de 1985, limite para danos corporais, mas há-o para os materiais no artigo A. 211-1-3 do CA, na versão dada pelo *Arrêté* de 16 de Março de 2022, sendo igualmente «par sinistre et quel que soit le nombre de victimes». No direito belga, o artigo 3.º, § 2.º, da lei de 21-Nov.-1989, relativa ao seguro obrigatório de

III. Julgamos que o problema e a sua resolução residem na DSA V 2005.

A consulta dos trabalhos preparatórios parece revelar-se frutífera⁹⁵: com efeito, a Proposta de DSA V (2002/C 227 E/18) abolia⁹⁶, em reforço da posição dos

responsabilidade em matéria de veículos automóveis, à imagem da solução francesa para os danos corporais, determina o seguinte: «§ 2. En ce qui concerne les dommages résultant des lésions corporelles, la garantie est illimitée. Toutefois, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, autoriser à limiter la garantie en matière de dommages résultant de lésions corporelles à un montant qui ne peut être inférieur à 100 millions d'euros par sinistre. En ce qui concerne les dommages matériels, la couverture peut être limitée à un montant qui ne peut être inférieur à 100 millions d'euros par sinistre». No direito espanhol, o artigo 4.º/2 da LRCS regula a matéria, dispendo o seguinte: «El importe máximo de la cobertura del aseguramiento obligatorio alcanzará en los daños a las personas y en los bienes los límites que reglamentariamente se determinen. En los daños a las personas, el importe se fijará por víctima, y en los daños en los bienes se fijará por siniestro. Para fijar la cuantía de la indemnización con cargo al seguro de suscripción obligatoria en los daños causados a las personas, su importe se determinará con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 1. Si la cuantía así fijada resultase superior al importe máximo de la cobertura del aseguramiento obligatorio, se satisfará, con cargo al citado seguro obligatorio, dicho importe máximo, y el resto hasta el montante total de la indemnización quedará a cargo del seguro voluntario o del responsable del siniestro, según proceda».

⁹⁵ Do considerando (10) da DSA V não resultam argumentos decisivos para a questão levantada. Tem este o seguinte teor, na parte que nos interessa: «(...) O montante mínimo de cobertura por danos pessoais deve ser calculado de forma a compensar plena e justamente todas as vítimas que sofram danos muito graves, tendo simultaneamente em conta a baixa frequência de acidentes que envolvem múltiplas vítimas e o pequeno número de acidentes nos quais diversas vítimas sofrem danos muito graves aquando de um mesmo sinistro. Um montante mínimo de cobertura de 1 000 000 de euros por vítima ou de 5 000 000 de euros por sinistro, independentemente do número de vítimas, afigura-se razoável e adequado. (...)». Algo diversamente, R. Koch, anotação ao § 4 do PflVG, em Bruck/Moller, *Versicherungsvertragsgesetz* cit., 103. Segundo este autor, a propósito da expressão da lei alemã «je Schadensfall», os considerandos da DSA V não explicam no que consista «je Schadensfall», «por acidente», mas do considerando 10 resulta que a DSA V teve em vista apenas os casos de sinistro automóvel simples ou «na traseira» (*Auffahrunfall*), não grandes sinistros com muitos lesados, por partir do pressuposto de que aconteceriam sobretudo em transportes colectivos; e conclui que a expressão abrange todos os danos temporalmente ligados que resultem dum mesmo acidente.

⁹⁶ A justificação dada pela Comissão na Exposição de Motivos da Proposta de DSA V era a seguinte: «Aquando do reexame dos montantes mínimos de cobertura estabelecidos há muitos anos, a Comissão rejeitou a possibilidade de instituir uma cobertura ilimitada, que vigora já nalguns Estados-membros. A Comissão excluiu igualmente a possibilidade de uma única cobertura mínima para os danos corporais e os danos materiais. Considera que os danos corporais são mais significativos para a vítima do que os danos materiais, exigindo uma maior protecção. A proposta altera o n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 84/5/CEE e prevê um montante mínimo de cobertura de 1 000 000 euros por vítima para os danos corporais e 500 000 euros por sinistro no que respeita aos danos materiais. O montante mínimo global por sinistro, para os danos corporais, em caso de haver mais de uma vítima, bem como o montante combinado para os danos corporais e materiais são suprimidos. A

lesados, não apenas a possibilidade de montante agregado para danos pessoais e materiais – orientação esta que acabou sendo mantida na versão final da DSA V –, mas também a possibilidade – que não singrou – de um montante mínimo global por sinistro para danos pessoais (artigo 2.º e considerando (8)⁹⁷). Era o seguinte o teor do artigo 2.º da Proposta de DSA V, que alterava o artigo 1.º/2 da DSA II:

«2. Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-membros, cada Estado-membro deve exigir que o seguro seja obrigatório, devendo respeitar, pelo menos, os seguintes montantes:

- (a) 1 000 000 euros, relativamente a danos não patrimoniais, por vítima;
- (b) 500 000 euros por sinistro, relativamente a danos patrimoniais seja qual for o número de vítimas».

A eliminação do montante mínimo global por sinistro para danos pessoais não foi pacífica.

Desde logo, o Parecer do CESE, de 26 de Fevereiro de 2003, foi favorável à manutenção de um montante mínimo global por sinistro para danos corporais, ao consignar nos pontos 3.2.1 a 3.2.3 que:

«Planeia-se [na Proposta de 2002] fixar os montantes mínimos das garantias em 1 000 000 euros por vítima de danos físicos e 500 000 euros por danos patrimoniais, seja qual for o número de vítimas. O Comité compreende que, numa altura em que o sector dos resseguros se mostra instável, não seja desejável propor montantes mínimos mais elevados. (...) *O Comité entende que a indemnização por vítima de danos físicos, prevista sem limite máximo [i.e. global] pela directiva, corresponde, nalguns casos, à*

Comissão considerou que os montantes propostos devem corresponder a um mínimo adequado, não apenas de molde a ter em conta a inflação e a realidade financeira de todos os Estados-membros, mas a fim de reforçar a protecção das vítimas. A supressão destes montantes globais, para além do aumento introduzido no montante de cobertura mínimo, contribui para reforçar significativamente a protecção assegurada. É de salientar que a intenção da Comissão não é só a de manter o valor económico dos limites existentes mediante a sua adaptação à taxa de inflação, como também o de melhorar substancialmente a protecção das vítimas».

⁹⁷ Com o seguinte teor: «Um elemento importante das directivas em vigor, destinado a assegurar a protecção das vítimas, consiste no dever que têm os Estados-membros de prever a cobertura pelo seguro para além de determinados montantes mínimos estabelecidos. Os montantes mínimos previstos pela Directiva 84/5/CEE devem não só ser actualizados a fim de ter em conta a taxa de inflação, como também ser aumentados em termos reais a fim de reforçar a protecção das vítimas. Por outro lado, devem ser suprimidos o actual montante mínimo global por sinistro para danos pessoais, no caso de haver mais de uma vítima, bem como o montante agregado para danos pessoais e materiais, que reduzem a cobertura efectiva das vítimas pelo seguro em determinados acidentes».

cobertura ilimitada dos riscos. Tendo em conta a existência de normas particulares para os transportes públicos de passageiros [i.e. subentenda-se: aqueles em que é mais plausível haver vários lesados], aos quais não se aplica esta directiva, o Comité propõe *fixar um limite máximo de 10.000.000 euros por sinistro para os danos físicos, seja qual for o número de vítimas*».

O Parlamento Europeu, em parecer emitido em primeira leitura, divulgado em 22 de Outubro de 2003, exprimiu visão idêntica à do CESE, propondo, em consonância, nova redacção para o considerando (8)⁹⁸ e para o artigo 8.º da Proposta⁹⁹.

Pela leitura do «Acordo político posição comum do Conselho», de 27 de Novembro de 2003, constata-se que, entretanto, o Conselho aceitou, no essencial, esta alteração do Parlamento Europeu, com a faculdade de os Estados poderem optar por uma solução ou outra (capital por vítima *vs.* capital por sinistro independentemente do número de vítimas)¹⁰⁰.

Igualmente, na Posição comum do Conselho Europeu, de 26 de Abril de 2004, a solução do carácter optativo dos montantes para danos corporais foi mantida, com acertos a nível no aumento dos montantes e período transitório¹⁰¹.

⁹⁸ Considerando (8 *bis*): «Passados quase vinte anos, urge proceder a uma revisão do nº 2 do artigo 1º da Directiva 84/5/CEE. *Uma cobertura ilimitada é rejeitada por alguns sectores do ramo segurador com o argumento de que implicaria riscos elevados em termos de balanço.* O montante da cobertura mínima em caso de danos não patrimoniais deve ser calculado por forma a proteger suficientemente vítimas de acidentes com lesões extremamente graves. *Será certamente muito raro que num acidente haja dois ou mais feridos com lesões extremamente graves.* Um montante mínimo de cobertura de 10 000 000 euros *por sinistro* afigura-se, por esse motivo, suficiente. O montante mínimo de cobertura no caso de danos patrimoniais deve ter em conta os casos em que podem ocorrer danos maciços. Um montante mínimo de igualmente 10 000 000 euros afigura-se suficiente».

⁹⁹ «2. Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-Membros, cada Estado-Membro deve exigir que o seguro seja obrigatório, devendo respeitar, pelo menos, os seguintes montantes: *a) 10 000 000 euros*, relativamente a danos não patrimoniais, *por acidente*; *b) 5 000 000 euros* por acidente, relativamente a danos patrimoniais. *Os Estados-Membros podem solicitar à Comissão um período de transição suplementar de cinco anos, no máximo, após o prazo de transposição da presente directiva, a fim de adaptar os seus montantes mínimos aos montantes previstos nas alíneas a) e b) do nº 2*» (as alterações em relação à Proposta da Comissão estão sublinhadas).

¹⁰⁰ Documento C/03/337, Bruxelas, 26-27-Nov.-2003, 15141/03 (Presse 337), p. 18: «Amongst the most important issues decided by the Council are: (...) establishment of minimum amounts of insurance cover for personal injuries (*EUR 1 million per victim or EUR 5 million per claim whatever the number of victims*) and damage to property (*EUR 1 million per claim whatever the number of victims*) throughout the Union. Member States will have five years to raise current amounts up to the agreed levels».

¹⁰¹ «Não obstante o objectivo legítimo de reforçar a protecção das vítimas, o Conselho teve de ter em conta as diferentes situações nos Estados-Membros e nos países aderentes no que se refere a um aumento viável dos montantes, dentro de um prazo adequado. Embora a introdução completa dos

A Comissão, em 30 de Abril de 2004, haveria de considerar que a Posição comum do Conselho Europeu tivera «em conta, em larga medida, as solicitações do Parlamento Europeu» nesta matéria e sobretudo a nível da majoração dos montantes mínimos cobertos¹⁰².

Em segunda leitura, o Parlamento Europeu, em 17 de Dezembro de 2004, com divulgação a 12 de Janeiro de 2005, veio, *i.a.*, propor a alteração do considerando entretanto remunerado como 10 (ex-considerando 8 e 8 *bis*)¹⁰³ e do artigo 2.º da Proposta, que alterava o 1.º/2 da DSA II:

«Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-Membros, cada Estado-Membro deve exigir que o seguro seja obrigatório pelo menos no que se refere aos seguintes montantes:

a) Relativamente a danos não patrimoniais, *um montante mínimo de cobertura de 1 000 000 euros, por vítima, e de 5 000 000 euros, por ocorrência, seja qual for o número de vítimas;*

b) Relativamente a danos patrimoniais, 1 000 000 euros por sinistro, seja qual for o número de vítimas»¹⁰⁴.

números sugeridos pelo Parlamento não seja possível, os números fixados na Posição Comum, assim como o período transitório definido, incluem os principais objectivos das alterações» (documento n.º 16182/2/03, dossier interinstitucional 2002/0124 (COD), Luxemburgo, 26-Abr.-2004, p. 5).

¹⁰² Documento COM (2004) 351 final, Bruxelas, 30-Abr.-2004, ponto 3.2.2, p. 3.

¹⁰³ «A obrigação d[e os] Estados-Membros preverem a cobertura pelo seguro para além de determinados montantes mínimos constitui um elemento importante para assegurar a protecção das vítimas. Os montantes mínimos previstos pela Directiva 84/5/CEE devem não só ser actualizados a fim de ter em conta a taxa de inflação, como também ser aumentados em termos reais, a fim de reforçar a protecção das vítimas. *O montante mínimo de cobertura por danos não patrimoniais deve ser calculado de forma a compensar plena e justamente todas as vítimas que sofriam danos não patrimoniais muito graves, tendo simultaneamente em conta a baixa frequência de acidentes que envolvem diversas vítimas e o pequeno número de acidentes nos quais diversas vítimas sofrem danos não patrimoniais muito graves quando de uma mesma ocorrência. Um montante mínimo de cobertura de 1 000 000 de euros por vítima e de 5 000 000 de euros por ocorrência, independentemente do número de vítimas, é um montante razoável e adequado.* Tendo em vista facilitar a introdução desses montantes mínimos deve ser estabelecido um período transitório de cinco anos a contar da data de início de aplicação da presente directiva. Os Estados-Membros deverão elevar os montantes de garantia em pelo menos 50%, no prazo de trinta meses a contar da referida data de início de aplicação».

¹⁰⁴ A versão que entretanto chegara ao Parlamento tinha o seguinte teor: «Sem prejuízo de montantes de garantia superiores eventualmente estabelecidos pelos Estados-Membros, cada Estado-Membro deve exigir que o seguro seja obrigatório pelo menos no que se refere aos seguintes montantes: a) Relativamente a danos não patrimoniais, 1 000 000 euros, por vítima; *os Estados-Membros podem estabelecer em vez de tal montante um montante mínimo de 5 000 000 euros por sinistro, seja qual for o número de vítimas;* b) Relativamente a danos patrimoniais, 1 000 000 euros por sinistro, seja qual for o número de vítimas».

O «e» poderia apontar no sentido da não facultatividade, mas os termos, ao excluïrem-se, só poderiam ser logicamente tomados em sentido alternativo. Por isso, a Comissão Europeia, em parecer de 16 de Fevereiro de 2005, aceitou as alterações propostas pelo Parlamento Europeu, dizendo, quanto ao artigo 2.º, que:

«a alteração tem como objectivo clarificar que o Estado-Membro pode optar entre um montante mínimo de cobertura de danos corporais de 1 000 000 de euros por vítima e de 5 000 000 por sinistro (seja qual for o número de vítimas)».

O Conselho Europeu haveria, depois, de aprovar, com pontuais acertos, as alterações do Parlamento Europeu em segunda leitura, vindo a DSA V 2005 a assumir a forma com que foi publicada, com alternatividade entre a consagração de *capitais mínimos por lesado* ou *crédito indemnizatório* ou de *capitais por acidente* ou *sinistro, independentemente do número de lesados* ou *créditos indemnizatórios*.

Não existe, por conseguinte, desconformidade do direito português com o direito da UE neste particular: Portugal optou, conforme podia, por uma das alternativas, em abstracto mais favorável ao sector segurador (com reflexo nos montantes dos prémios e, portanto, por esta via indirecta, favorável aos interesses dos tomadores). Com efeito, a opção pelo sistema do valor por lesado ou crédito indemnizatório, sem máximo agregado por sinistro, tornaria a cobertura de seguro potencialmente ilimitada (a depender do número de lesados), o que tornaria mais incertos os valores a despendar pelo sector a título de indemnizações; de resto, não valendo, em Portugal, um sistema de responsabilidade objectiva de montante ilimitado para danos pessoais, como nalguns países, de que a França é tida como exemplo desde a *loi Badinter*, a opção pelo sistema vigente acaba por ser a mais coerente. Outra possibilidade, mas cuja conformidade com o direito da UE seria discutível, consistiria em estabelecer um limite do capital seguro agregado independentemente do número de lesados, combinado com limitados por lesados: o legislador português entre 1966 e 2004 conheceu um tal sistema, já proposto em 1959 por A. Vaz Serra¹⁰⁵, e que de momento vigora apenas para os seguros de

¹⁰⁵ Curiosamente por oposição ao sistema do artigo 56.º/2 do CE que não distinguia. A. Vaz Serra, *Fundamento* cit., 209, propunha, assim, um sistema em que o limite máximo por morte ou lesão de uma pessoa era de 200 contos, mas, sendo várias, não podia ultrapassar 500 contos. O sistema é análogo ao hodierno, com excepção de hoje não valerem limites por pessoa (na prática, pois, podemos ter hoje 1 pessoa com indemnização de 4.000.000 por danos pessoais, outra por 1.000.000 e outra por 1.450.000: neste caso, nenhum dos créditos é comprimido; diversamente, se valesse o critério pretérito ou um alternativo e se, assim sendo, houvesse uma constrição dos créditos, por hipótese, a 1.000.000, o crédito da primeira e terceira pessoas seriam reduzidos a 1.000.000).

veículos de transportes colectivos e de provas desportivas (artigo 13.º do RSORCA 2097). Acresce que a história recente demonstra, cabalmente, que a disciplina do artigo 508.º do CC – e já antes os trabalhos preparatórios de A. Vaz Serra – conheceu, *ab origine*, desde 1966 até 2004, limitações de indemnização em função de valores agregados, independentemente do número de lesados, conforme acima vimos.

3.4. Capitais mínimos anuais ou por sinistro renováveis ainda que dentro do mesmo ano?

I. Um outro problema suscita o disposto no artigo 12.º do RSORCA 2007: o de saber se os capitais em apreço sejam anuais ou renováveis a cada sinistro¹⁰⁶.

Poucos autores, entre nós, se preocuparam com o tema e aqueles que o fizeram pronunciaram-se em sentido negativo, *i.e.*, os capitais valeriam por «período de vigência do contrato»¹⁰⁷ ou «por anuidade»¹⁰⁸.

II. O problema não é irrelevante. Ocorrido, durante uma mesma anuidade, um sinistro que esgote ou praticamente esgote o capital seguro e verificando-se um segundo ou terceiro sinistro, pergunta-se se o capital, entretanto, se tenha renovado e se se cubra os sinistros sucessivos – ou, caso não o esgote, se deva a cobertura fazer-se somente pelo capital restante.

A letra do artigo 508.º do CC parece não resolver expressamente a questão, embora do sistema de responsabilidade civil nenhuma restrição temporal, nomeadamente

¹⁰⁶ Na Alemanha, coloca R. Koch, anotação ao § 4 do PflVG, em Bruck/Moller, *Versicherungsvertragsgesetz* cit., 103, a questão de saber se, havendo mais de um acidente, não temporalmente ligados um ao outro, devam os capitais seguros estar novamente à disposição dos lesados: responde afirmativamente («Für Schäden, die nicht zeitlich zusammenhängen oder nicht aus demselben Unfall resultieren, müssen die Mindestversicherungssummen somit erneut zur Verfügung stehen»).

¹⁰⁷ Assim, embora, na prática – e por o autor acabar por sinonimizar período de vigência e anuidade –, a solução não diste da que se explanará na nota seguinte, A. Marcelino, *Acidentes de viação* cit., 588-590: «É se durante o período de vigência do contrato houver mais que um acidente? Evidentemente que a seguradora não poderá responder, nesse período, por quantia superior ao capital segurado (Art. 32.º das Condições Gerais do contra[to] de seguro) a não ser que se tratasse de um seguro de responsabilidade limitada (...). O contrato, claro, mantém-se válido para as anuidades seguintes mas quanto ao resto da presente anuidade, esgotado o capital, o contrato mantém-se inerte, é como se não existisse. E, então, que acontecerá se no resto da anuidade se verificar novo acidente com outros lesados? Em bom rigor, ou as partes preveniram essa hipótese, clausulando em conformidade, ou, caso contrário, o carro circulará no resto da anuidade sem seguro eficaz. Nesta hipótese, parece que terá de ser chamado o FGA».

¹⁰⁸ Assim, A. Costa Oliveira, *Estudo sobre o seguro obrigatório* cit., 43, para quem o capital mínimo, previsto no direito português, é aplicável «simultaneamente *por sinistro e por ano*. Se, por hipótese, 1 sinistro esgotar o capital, o seguro não funcionará para a cobertura de um 2º sinistro sem a prévia reposição do capital, a qual é um procedimento normal».

anual, exista por referência a limites indemnizatórios ou à constituição de uma obrigação de indemnizar. Não faria, de resto, sentido que os lesados acabassem prejudicados pelo facto de o lesante, num mesmo ano, já haver provocado danos que comprimissem, atingissem ou ultrapassassem os limites indemnizatórios.

A letra do artigo 12.º do RSORCA também não fornece uma resposta decisiva, mas, no plano do seguro, o problema pode colocar-se de uma perspectiva diversa. Uma cobertura por montantes máximos de capital poderia, em teoria, tornar (quase) ilimitada¹⁰⁹ a cobertura dos riscos pelo segurador e o pagamento das correspondentes indemnizações. Tal tipo de cobertura, se faz sentido que valha em sistemas que a admitam na responsabilidade civil objectiva como no seguro (como, no francês, para danos pessoais), não o faz para outros que a afastam através da limitação por montante global «por acidente» (como o português). Poderia, por isso, parecer que, para valer uma tal solução, deveria haver uma previsão legal expressa nesse sentido.

Não cremos. Além de estarmos perante hipóteses estatisticamente raras – cujo impacto nos cálculos de risco e, conseqüentemente, na mole de prémios seria sempre diminuto –, a lógica que subjaz à instituição de um seguro obrigatório – conforme perpassa todas as DSA e preâmbulos RSORCA 1985 e 2007¹¹⁰ –, como aquela que mais se faz sentir na responsabilidade civil por acidentes de viação, é primordialmente de *protecção dos lesados*, sem distinguir se sejam os primeiros lesados, se lesados sucessivos. De resto, está por provar que o seguro ilimitado não seja praticável em Portugal: em França ou na Bélgica, não deixaram de existir seguros obrigatórios depois de tornada ilimitada a cobertura de seguros para danos corporais¹¹¹.

Além disso, é também possível colher um argumento no teor do artigo 12.º: ao referir «por acidente» sem especificação temporal (e apenas com a especificação,

¹⁰⁹ Talvez totalmente ilimitada não: a admitir, por absurdo, a possibilidade de apenas 1 acidente por dia (mais absurda ainda a de mais de 1 por dia), poderia o segurador responder, talvez no máximo, por 365 ou 366 sinistros até ao limite máximo de capital seguro. Além do absurdo da situação, note-se que um acidente que provoque danos tais que atinja os limites de capital deixará, as mais das vezes, o veículo num estado que não lhe permite circular, sem arranjo, durante algum tempo, o que significa que, mesmo a possibilidade, em abstracto, de 1 acidente por dia é totalmente improvável.

¹¹⁰ Como escreve J. Sinde Monteiro, *Alteração dos limites* cit., 20, «a questão dos limites máximos deve ser encarada pela óptica dos lesados. É em atenção aos seus interesses que existe esta espécie de responsabilidade; a consideração dos interesses (patrimoniais) dos lesantes pode intervir como factor de moderação do que seria ideal, mas sempre a título secundário».

¹¹¹ J. Sinde Monteiro, *Alteração dos limites* cit., 20, consigna expressamente, em texto de 1983, partir do pressuposto de que o «seguro ilimitado» não é praticável, observando, de uma perspectiva realística, que bastava «atentar na dificuldade da criação do seguro obrigatório» e «na significativa diminuição das garantias do seguro» entre RSORCA 1975 e 1979 para se perceberem, cremos, as resistências do sector segurador e os obstáculos que poderiam criar à instituição de uma garantia ilimitada.

no artigo 9.º/1 *a*) da DSA codificadora, «independentemente do número de vítimas) é porque é «por acidente», *i.e.*, por *cada* acidente, independentemente do número de acidentes (por ano ou em determinado lapso temporal).

O próprio RJCS, que manda que o segurador preste ao tomador informação pré-contratual sobre o «montante máximo a que o segurador se obriga *em cada período* de vigência do contrato» (artigo 18.º *g*) do RJCS), reconhece que este regime é de imperatividade relativa (artigo 13.º/1 *ibid.*) e define como capital (ou soma) seguro¹¹²

¹¹² O legislador optou no RJCS pela expressão «capital seguro» (artigos 18.º, *ff*), 22.º/1, 37.º/2, *g*), 49.º/1 e 2, 63.º, 64.º, 68.º, *b*), 110.º/1, 127.º/3, 128.º, 132.º/1, 134.º, 138.º/1, 142.º/1 e 2, 159.º, epígrafe, 163.º, 185.º/1, *ff* e *g*), 191.º/2, 195.º, 198.º/2, *a*) e 3, 208.º/1, *b*) e 4, *b*), e 217.º/1, mas, no artigo 135.º/2 «valor seguro do imóvel» e no 159.º/1 «o seguro [= o valor seguro]», por influência, segundo cremos, do artigo 450.º prómio, do CCom), em lugar doutras, como «valor», «quantia» ou «soma segura», com antecedentes relevantes na tradicional terminologia jurídica portuguesa e estrangeira, em particular no âmbito dos seguros de danos (assim, F. Rodrigues Rocha, *Algumas notas em torno da cláusula CIF e do seguro de transporte de mercadorias*, nos *Temas de Direito dos Transportes*, III, coord. M. Januário da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2015, 278-279 nt. 89, *id.*, *Do princípio indemnizatório cit.*, 110 nt. 499; cf. também, para prestações de capital, *eiusd.*, *Seguro desportivo. Cobertura de danos não patrimoniais?*, RFDUL LXI (2020) 2, 308; em sentido contrário, favorável à terminologia vertida no RJCS, A. da Costa Oliveira, anotação ao artigo 128.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada cit.*, 447, prefere «capital» a «valor seguro», invocando o seu emprego no RSORCA 2007, e «por mais adequado à realidade actual prevalente, da contratação do seguro com referência a um capital monetário». Não era esta a terminologia do CCom, que ou falava simplesmente em «seguro» subentendendo-se «valor do seguro», como nos artigos 426.º/3, 433.º, prómio, §§ 1.º e 2, 435.º, e, de certo modo, 450.º – mas criando ambiguidade entre «valor do seguro» e «valor do interesse» ou, na sua terminologia, «objecto» ou «coisa» –, ou em «quantia», como sucedia nos artigos 426.º/6: «quantia segurada»; 433.º/2: «quantia segura»; 437.º, § 1.º «quantia segurada»; e 603.º, prómio: «quantia segurada»; contudo, segundo cremos, fica por explicar de forma cabal em que termos «quantia», «valor» ou «soma» não se refiram a um valor monetário, bem como o que seja a «realidade actual prevalente», recordando-se que a terminologia tradicional e ainda hoje predominantemente constante no direito estrangeiro próximo, por ex., no italiano no *Codice Civile* de 1942, no espanhol na *Ley del contrato de seguro* de 1980, no belga na *Loi sur le contrat d'assurance terrestre* de 1992 ou na *Loi relative aux assurances* de 2014, no francês no *Code des assurances*, no alemão no VVG 2008 ou na doutrina anglo-saxónica é, respectivamente, «*somma*», «*suma*», «*somme*», «*Summe*» ou «*sum*»; recorda-se também que, no direito lusófono, o CC brasileiro de 2002 apenas fala de «capital segurado» a respeito de seguros de pessoas, optando nos seguros de danos por «[valor do] seguro [garantia]», e que, na recente PLNCM de 2010, a terminologia preferida foi «quantia segura[da]»: cf., e. g., os artigos 311.º/2, 323.º/1, 332.º/1 e 2, 336.º/3, 342.º/1; por último, no que respeita ao seguro de responsabilidade civil automóvel, se, de facto, a terminologia por que se optou em 1985 e em 2007 foi a de «capital seguro», o mesmo não sucedia em face do precedente Decreto-Lei n.º 408/79, de 25 de Setembro, que falava em «quantia[s] do seguro [seguras]», nem a expressão aparece nas versões portuguesas das Directivas n.º 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE ou 2005/14/CE; também os textos dos artigos do CC em que se fala de «capital seguro» (6 vezes em todo o diploma: artigos 508.º/1, 2 e 3, 510.º e 1436.º, *c*) resultam todos de alterações posteriores ao diploma originário do CC.

«o valor máximo da prestação a pagar pelo segurador *por sinistro* ou *anuidade* de seguro» (artigo 49.º/1 *ibid.*; cf. também o 138.º/1: «por sinistro, por período de vigência do contrato ou por lesado»), sem impor uma de ambas as soluções (nem precluir outras¹¹³). A «anuidade» ou limitação do capital (ou mesmo da vigência do contrato: cf. o artigo 40.º¹¹⁴) por ano (e) sem «reposição» (cf. o artigo 110.º/1 *ibid.*, que prevê a caducidade por pagamento da totalidade do capital sem «reposição») é usada pelo legislador como *id quod plerumque accidit*¹¹⁵, mas, como vimos, não deve ser erigida a inarredável dogma dos seguros¹¹⁶.

Reforça a nossa posição o facto de a solução contrária poder¹¹⁷ levar a um vazio de cobertura, indesejável para viaturas a circular e potenciais fontes de danos: ocorrendo um sinistro sucessivo, teria, assim, de accionar-se a garantia providenciada pelo FGA. Uma tal solução contrariaria uma tendência, acentuada em 2007, no RSORCA, de evitar áreas cinzentas ou marginais da cobertura pelo seguro automóvel que levassem o FGA a «intervir» (como sucedeu, entre outros exemplos, em matéria de seguro de garagem, alargando o âmbito de cobertura do seguro automóvel)¹¹⁸.

A posição que defendemos resolve e permite esclarecer, ainda, como consequência, uma questão conexa, que ficou acima colocada: sobre se a cobertura de sinistros sucessivos se faça na parte remanescente do capital (quando algum tenha sobrado), se, ocorrido um sinistro, se renove necessariamente o capital mesmo dentro de uma mesma anuidade. A resposta, em face do que fica escrito, só pode ser a de que os capitais são renováveis a cada ou após cada sinistro.

Em conclusão: o capital seguro no seguro automóvel vale por sinistro, com reposição de capital, sem circunscrição a um sinistro por anuidade de contrato.

¹¹³ Por ex., um capital por período de tempo inferior ou superior a um ano. Assim, por ex., José Pereira Morgado, anotação ao artigo 49.º, em P. Romano Martinez *et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada*, 4.ª ed., Almedina, Coimbra, 2020, 252.

¹¹⁴ Que o legislador também apelida de *anuidade* (assim, o preâmbulo do Decreto-Lei n.º 72/2008: «Quanto à vigência, esclarecendo alguns aspectos, assenta-se no princípio da *anuidade* do contrato de seguro»). O legislador usa, assim, anuidade para o funcionamento do capital e para a vigência do contrato.

¹¹⁵ Além dos artigos já citados, vd. também o artigo 53.º/2, 61.º/2 e 3 a), 107.º/3, 117.º/2, 191.º, 214.º a), 216.º/2 do RJCS.

¹¹⁶ De resto, percebe-se mal o critério que justifique uma suposta imposição de uma bitola anual, em detrimento de uma solução mensal, bimensal, semestral, trimestral, etc., ou, mesmo, por período de cobertura contratado. Certamente estará a pensar-se que a situação mais comum será a de período de vigência anual com renovações, mas não tem de ser assim.

¹¹⁷ Escrevemos poder levar a um tal vazio, porque não tem de ser o caso: caducando o seguro, em virtude do (admitamos, para efeito de raciocínio,) esgotamento do capital, o segurador pode propor ao tomador a contratação de novo seguro para o período remanescente ou para nova anuidade mediante o pagamento de novo prémio.

¹¹⁸ Sobre o ponto, A. Costa Oliveira, *Seguro obrigatório* cit., *passim*.

3.5. Valem os limites de indemnização do artigo 508.º do CC *singulatim* por crédito indemnizatório de cada lesado ou, de forma agregada, por acidente independentemente do número de lesados?

I. Um outro problema que assola o intérprete, ao comparar o artigo 508.º do CC com o 12.º do RSORCA 2007, parte da constatação de que o artigo 12.º/1 do RSORCA estabelece um *capital mínimo* obrigatório *seguro* de € 6.450.000 *por acidente* para *danos corporais* e € 1.300.000 *por acidente* para *danos materiais*, mas o artigo 508.º/1 do CC não estabelece máximos de indemnização por responsabilidade pelo risco *por acidente*, consentindo a interpretação segundo a qual os consagra *por cada lesado* ou *crédito indemnizatório*¹¹⁹. Deverá, então, ser o artigo 508.º/1 do CC lido, neste particular, em harmonia com o 12.º do RSORCA 2007 ou deverão ser os dois diversamente interpretados?

II. É, de facto, acidentada a história recente do artigo 508.º do CC, sobretudo do seu n.º 1 e profundamente complexo o acompanhar da trama das seis, para alguns sete, DSA e respectivas transposições. No final de contas, porém, cremos que a revisão de 1985 e o temor de uma revogação tácita do artigo 508.º do CC pelas DSA – em particular pela DSA IV – e os termos em que a questão foi resolvida em 2004 mostram uma *aproximação* do regime da responsabilidade civil ao do seguro¹²⁰.

Não deixa de ser verdade que seguro e responsabilidade civil são institutos diferentes, que actuam em diversos planos e relações e que a influência deve, em princípio, ser ao contrário, *i.e.* da responsabilidade civil para o seguro, não o inverso (cf. *e.g.* os artigos 138.º/1 e 2 ou 146.º/3 do RJCS); nem deixa de ser correcto que o regime do artigo 508.º do CC nem sempre esteve em harmonia – até 2004 e, de certa perspectiva, mesmo após 2004 – com o regime do artigo 9.º do RSORCA 1985, mas é-o também que o regime do seguro, principalmente o adveniente do direito da UE, por via das seis ou sete DSA, acabou e acaba por ter reflexos sobre o da responsabilidade civil.

Desta perspectiva, dentre os sentidos possíveis do texto do n.º 1 do artigo 508.º do CC, inclinamo-nos a interpretar a remissão para «o limite máximo [d]o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel» em

¹¹⁹ Segundo R. Mascarenhas Ataíde, *Direito da responsabilidade civil* cit., 485, o artigo 508.º do CC parece sugerir que os limites de indemnização nele previstos são por lesado, não por acidente.

¹²⁰ Num processo, bem retratado por J. Sinde Monteiro, *Direito dos seguros e Direito da responsabilidade civil. Da legislação europeia* cit., *passim*, ou *id.*, *Direito dos seguros e Direito da responsabilidade. Por um aperfeiçoamento* cit., I e II, *passim*, de interpenetrações várias entre Direito da responsabilidade civil e Direito dos seguros.

termos, de certo modo, dinâmicos ou amplos, de maneira a abranger também a idiossincrasia de ser *por acidente*, independentemente do número de lesados¹²¹.

Outros argumentos parecem apontar neste sentido. Desde logo, o artigo 510.º/1 do CC pode fornecer algum subsídio, não decisivo embora¹²², ao remeter para o artigo 508.º/1 «*para cada acidente*». Pode também invocar-se um *argumento de simetria de soluções*: assim como não haveria aumento de limites indemnizatórios havendo mais de um lesante (no sentido de os limites aumentarem, aumentando o número de lesantes), também não haveria aumento de limites indemnizatórios havendo mais de um lesado¹²³. Poderia pensar-se que uma perspectiva e outra não devessem ser posicionadas em total simetria: é que, abstraindo da existência de seguro (ou pensando na parte da indemnização que ultrapasse o capital seguro), o aumento do número de lesantes traz já consigo um facto que reforça a posição do lesado: o responderem solidariamente (artigo 507.º/1 do CC). De facto, se houver mais pessoas a responder (por ex., porque a colisão e os danos forem imputáveis a dois veículos distintos conduzidos por duas pessoas diferentes), então haverá mais de um seguro e, possivelmente, mais de um segurador a responder, assim como haverá mais de uma pessoa a responder, de maneira que, numa lógica de tutela do crédito do lesado, que permeia o regime dos artigos 503.º ss. do CC, poderia talvez fazer sentido também uma elevação dos limites máximos de responsabilidade objectiva, o que não sucede no actual regime. Contudo, por causa da solidariedade passiva, cada um dos lesantes responderia por si integralmente pelos montantes agregados de indemnização, englobando a parte do co-responsável,

¹²¹ A posição de R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 423, talvez se insira na posição a que nos inclinamos: «(hoje) os quantitativos máximos [da indemnização] [portanto: refere-se à responsabilidade civil objectiva, não ao seguro, para o qual os limites não são máximos, mas mínimos] não variam consoante o número de responsáveis [= é único para todos], nem em função do número de lesados ou do tipo de danos». Também R. Mascarenhas Ataíde, *Direito da responsabilidade civil* cit., 485-486, considera que os limites estão fixados por acidente, não variando em razão do número de responsáveis, nem de lesados, embora teça justas críticas à solução legal: «afigura-se-nos injustificada a solução inversa de não se admitir a variação dos limites indemnizatórios havendo pluralidade de lesados. Com efeito, a medida mínima de protecção que lhes está garantida por lei também não deveria estar dependente de simples factos acidentais como o maior ou menor número de vítimas». Contudo, R. Mascarenhas Ataíde/A. Barroso Rodrigues, *Acidentes de viação* cit., 31 nt. 48: «consagração de um limite *máximo* individual de responsabilidade (508.º)» e «o limite respeita a cada responsável».

¹²² Ainda que possa também ser usado no sentido inverso: se, em 2004, o legislador quis consagrar esta solução no 510.º, mas não a exprimiu claramente no 508.º/1, poderia argumentar-se não a ter querido no 508.º/1. Todavia, qualquer dos argumentos, isoladamente considerado, não é decisivo.

¹²³ Assim, R. Guichard, anotação ao artigo 508.º, *Comentário ao Código Civil* cit., 423, ou R. Mascarenhas Ataíde, *Direito da responsabilidade civil* cit., 485-486.

o que contraria o que se determina no artigo 508.º do CC¹²⁴, tanto mais que se aplicaria não havendo culpa do responsável¹²⁵.

Note-se ainda que uma das razões de ser da manutenção da opção na DSA V pelo critério do capital por sinistro, independentemente do número de lesados, assentou também num outro tipo de considerações práticas¹²⁶: os sinistros com muitos lesados, além de estatisticamente raros¹²⁷, verificarem-se e serem possíveis, sobretudo, em acidentes que envolvam veículos de transporte colectivo de passageiros; ora, para estes já valem capitais seguros e limites de indemnização superiores (duas vezes, com o limite, por lesado, dos mesmos montantes simples: artigo 508.º/2 do CC e 13.º do RSORCA). A ser assim, acaba por perder alguma relevância saber se deva aplicar-se o limite indemnizatório ou o capital seguro por sinistro ou por lesado. Escrevemos perder *alguma* relevância, não toda, é importante frisar: isto porque não tem de se estar perante colisão entre veículos e um veículo pode, fora deste contexto, por ex. embater numa pluralidade de pessoas, designadamente peões, fora de um outro qualquer veículo.

O argumento sinéptico tem, também aqui, valia. Vejamos, em termos práticos, os resultados duma e doutra interpretação:

CENÁRIO 1 | limite de indemnização do 508.º/1 com capitais do artigo 12.º do RSORCA 2007 mas aplicados por lesado: lesado A €4M danos corporais; lesado B €4M danos corporais; lesado C €4M danos corporais (todos derivados do mesmo acidente); segurador só paga nos termos e nos limites do RSORCA 2007: € 6.450.000 por acidente para os 3 lesados, com rateio do capital pelos 3 lesados, uma vez que excede o capital em 186 % (24.º/1 do RSORCA 2007), logo cada um receberá do segurador € 2 150 000. Resultado prático: cada lesado receberá do segurador € 2 150 000 e, na parte remanescente (€ 1 850 000), ficará com um crédito indemnizatório contra o lesante, o qual, muitas das vezes, não será ressarcido por insuficiência patrimonial.

CENÁRIO 2 | limite de indemnização do 508.º/1 com capitais do artigo 12.º do RSORCA 2007 e aplicados em linha com este último preceito, i.e. por acidente, independentemente do número de lesados: quadro fáctico e montantes iguais. Resultado prático: cada lesado receberá do segurador € 2 150 000 e não haverá parte remanescente, pelo menos nos quadros da responsabilidade civil pelo risco.

¹²⁴ Assim, STJ 25-Fev.-1982, *RLJ* 118/3734 (1985), 158 = *BMJ* 314 (1982), 303, ou a declaração de voto vencido em STJ 7-Dez.-1983, *BMJ* 332 (1984), 451-458, *max.* 457-458.

¹²⁵ Cf. J. Antunes Varela, *Anotação* [Acórdão de 25 de Fevereiro de 1982], *RLJ* 118/3736 (1985), 207, ou *id.*, *anotação* [Acórdão de 7 de Dezembro de 1983] *cit.*, 285-287.

¹²⁶ Cf., em atestação do que é escrito, o considerando (10) da DSA V e o parecer do CESE, de 26-Fev.-2003, pontos 3.2.1 a 3.2.3.

¹²⁷ Cf., porém, um caso descrito em Eurico Heitor Consciência *et al.*, *Sobre seguros* *cit.*, 69-71.

Portanto, admitindo que o problema se coloca perante valores muito elevados, superiores aos capitais mínimos obrigatórios – o que já de si não corresponde à normalidade das situações¹²⁸ – e que os lesantes, as mais das vezes, não terão património para solver o crédito (remanescente), os resultados práticos, num cenário hermenêutico e noutra, não diferirão significativamente.

3.6. Aplicação ao cálculo da indemnização do regime do rateio no seguro automóvel?

I. Existindo vários lesados com direito a indemnizações, derivadas dum mesmo acidente, que, na sua globalidade, excedam o montante do capital seguro, os seus direitos contra o segurador «reduzir-se-ão» proporcionalmente até à concorrência daquele montante (artigo 24.º/1 do RSORCA 2007; cf. também o artigo 142.º/1 do RJCS)¹²⁹.

A aplicação desta regra no plano, já não do seguro, mas da responsabilidade pode suscitar algumas dúvidas. Na verdade, o problema dificilmente se colocará no plano da limitação da indemnização dos créditos dos lesados contra o lesante, na relação de responsabilidade, pelas razões que já mencionámos: o capital seguro cobre até aos limites máximos de indemnização (artigo 504.º/1 do CC) e é, na maioria das situações, pouco provável que, mesmo não cobrindo ou inexistindo cobertura de seguro, o lesante tivesse património tal que, antes de se perspectivar a sua insolvência, atingisse os capitais seguros (no conjunto, € 7.750.000) ou os excedesse, a ponto de poder colocar-se a questão da aplicação das regras seguradoras do rateio (artigos 24.º do RSORCA 2007 ou 142.º do RJCS); as acções destinadas à efectivação da responsabilidade decorrente de acidente de viação devem ser deduzidas «obrigatoriamente» apenas contra o segurador, quando o pedido se contiver dentro do capital mínimo obrigatório (artigo 64.º/1 *a*) do RSORCA 2007); e, não havendo seguro, será, em princípio, responsável o FGA (artigos 47.º/1 e 49.º/1 *ibid.*; cf. também o artigo 62.º/1 e 2 quanto à legitimidade processual), o que acabará por transportar o problema para o plano da sub-rogação (artigo 54.º *ibid.*).

¹²⁸ Cf. também R. Mascarenhas Ataíde, *Direito da responsabilidade civil* cit., 486 nt. 715: «Apesar da sua importância, a relevância prática do problema entre nós é reduzida, atendendo ao valor relativamente reduzido (embora crescente) das indemnizações normalmente pagas».

¹²⁹ Sobre este regime, *e.g.* Francisco Rodrigues Rocha/Ana Serra Calmeiro, *Algumas reflexões a propósito do regime do rateio nos seguros de responsabilidade civil*, nos *Estudos em homenagem ao Professor Doutor Carlos Pamplona Corte-Real*, coord. A. Menezes Cordeiro *et al.*, Almedina, Coimbra, 2016, 513-533, ou, em parte, Vasco Baptista, *Concurso de credores e crédito de indemnização no contrato de seguro*, *RDES* 61 (2020) 1/4, 223-281.

A *ratio* da solução do artigo 24.º/1 do RSORCA assenta na consideração segundo a qual não deve o segurador privilegiar a satisfação dos créditos de determinados credores em detrimento doutros¹³⁰, evitando-se também eventuais fraudes¹³¹. Para o efeito impõe-se uma especial regra de *par condicio creditorum* ou, doutra perspectiva, de proporcionalidade – consagrada, em geral, no artigo 604.º/1 do CC e duplicada no artigo 176.º do CIRE. O capital seguro funciona, para o efeito, como «património responsável pelas dívidas»¹³².

II. Ora, na relação de responsabilidade civil, beneficiando os créditos indemnizatórios, de privilégio creditório mobiliário especial (artigo 741.º do CC), a solução do rateio, também neste plano, nos aparece como natural (artigo 744.º/2 do CC).

Temos, no entanto, dúvidas em que ela valha por aplicação directa do artigo 24.º do RSORCA; noutros termos, temos dúvidas que se aplique o disposto no artigo 24.º do RSORCA no plano da relação de responsabilidade. É que o regime do rateio nos seguros apresenta-se, na nossa opinião, como *sui generis*, em face daquele que é o regime geral. Com efeito, o seu funcionamento não pressupõe a insuficiência do património do dever «primário» ou da relação de responsabilidade *tout court* (em relação ao qual, salvo insolvência do mesmo, não há compressão proporcional do crédito), nem tão-pouco insuficiência do património do segurador, não estando em causa a integralidade do respectivo património. Também o reforço do artigo 24.º/2 do RSORCA não encontra equivalente directo no regime geral¹³³. De resto, nos termos gerais, sendo a garantia geral mera permissão genérica, nenhum credor dispõe, até ao momento executivo, de um concreto direito ao património do devedor, mas apenas ao produto da venda em sede de execução universal¹³⁴ ou singular¹³⁵; também

¹³⁰ Cf. também, a respeito da *par condicio creditorum*, A. Menezes Cordeiro, *Tratado de Direito Civil*, X, colab. A. Barreto Menezes Cordeiro, 2.ª ed., Almedina, Coimbra, 2023, 245-246.

¹³¹ J. C. Moitinho de Almeida, *O contrato de seguro* cit., 295-297.

¹³² P. Romano Martinez, anotação ao artigo 142.º, em *Lei do Contrato de Seguro anotada* cit., 493.

¹³³ Vd. também o Assento do STJ 29-Mai.-1956 («Quando de um acidente de viação derivarem prejuízos ou danos para mais de uma pessoa e a lei limitar o montante das indemnizações dele emergentes, torna-se necessária a intervenção de todos os lesados na respectiva acção de indemnização, na conformidade da segunda parte da alínea c) do artigo 28.º do Código de Processo Civil»), ou RGM 3-Mai.-2006, *CJ* (2006) III, 280, e, na doutrina, Eridano de Abreu, *O litisconsórcio nas acções por acidente de viação. Apontamentos*, RT 92/1889-1890 (1974), 115-116, ou Carlos Lopes do Rego, *Regime das acções de responsabilidade civil por acidentes de viação abrangidos pelo seguro obrigatório*, RMP 8/29 (1987), 66-67.

¹³⁴ Cf. A. Menezes Cordeiro, *Tratado* cit., X, 246.

¹³⁵ Reforçado pela preferência atribuída por via de penhora; ou arresto de finalidade executiva, com penhora de efeitos retroagidos (artigos 622.º/2 e 822.º/2 do CC).

por isso, apesar do artigo 604.º do CC e salva a prática de actos passíveis de qualificar a insolvência como culposa (artigo 184.º do CIRE), o devedor parece ter a faculdade de optar por pagar a um credor e não a outro, independentemente da prioridade temporal ou do montante do crédito¹³⁶: o mesmo, porém, não pode dizer-se do artigo 24.º/2 do RSORCA ou do 142.º/2 do RJCS, que operam a montante, *i.e.*, antes da execução do património do segurador, gravando-o com o dever¹³⁷ ou encargo de ratear os créditos excessivos em relação à soma segura.

4. Conclusão

A relação entre seguro e responsabilidade civil não é isenta de controvérsia e confusão. Um dos pontos em que os dois institutos mais se tangem, reciprocamente, é no domínio da responsabilidade civil resultante de veículos terrestres e respectivo seguro. Dentro deste universo, abordámos o problema da remissão do artigo 508.º/1 do CC para os limites mínimos do capital do seguro obrigatório. A alteração legislativa de 2004 aplacou, com efeito, muitos dos problemas que até então se suscitavam, sobretudo por mor dos baixos limites de responsabilidade objectiva e pela discrepância em face dos valores mínimos do seguro obrigatório¹³⁸, mas, ao remeter para o regime deste, acabou por criar outros que não se anteviam com nitidez.

¹³⁶ Cf., *e.g.*, Júlio Vieira Gomes, *Sobre o âmbito da proibição do pacto comissório, o pacto comissório autónomo e o pacto marciano – Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 30.1.2003, Rec. 3896/02, CDP 8 (2004)*, 66-67. Note-se também que o princípio da *par condicio creditorum*, consagrado no artigo 604.º/1 do CC, não é o único concebível, podendo, em abstracto, pensar-se noutros sistemas, como o da satisfação dos créditos pela ordem por que são reclamados ou feitos valer (como, tanto quanto sabemos, parece vigorar no direito inglês dos seguros). Sobre o ponto, *e.g.*, A. Menezes Cordeiro, *Tratado* cit., X, 246, e M. Januário da Costa Gomes, *Segurança, subgarantia e sobregarantia entre os três “s” do Direito das Garantias*, RJ 1/30 (2016), 75 = *Estudos de Direito Bancário*, II, coord. A. Menezes Cordeiro/M. Januário da Costa Gomes *et al.*, Almedina, Coimbra, 2018, 334.

¹³⁷ P. Romano Martinez, anotação ao artigo 142.º, em *id. et al.*, *Lei do Contrato de Seguro anotada* cit., 494.

¹³⁸ Limites máximos de responsabilidade baixos ou muito baixos, à imagem do que chegou a suceder até 2004 com o artigo 508.º e suscitando tensões similares, podem ainda encontrar-se nalguns *loci* normativos. Assim, na CB 1957, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 48.036, com Aviso de 27-Mai.-1968, tornada Direito interno pelo Decreto-Lei n.º 49.029, de 26-Mai.-1969, completado pelo Decreto n.º 49.029, da mesma data, que aprovou o Regulamento do Processo de Execução da Convenção (e não revogada, na ordem jurídica internacional portuguesa, pela LLMC *ut* artigo 17.º/4, mas podendo colocar-se hoje em causa a sua aplicação como Direito interno em face do alargado âmbito de aplicação da LLMC *ut* artigo 15.º/1 desta última): os valores indemnizatórios do artigo 3.º da CB 1957 são baixos a ponto de terem motivado uma pronúncia de inconstitucionalidade pelo

Concluimos que a singeleza da remissão é meramente aparente. Existem problemas vários respeitantes directa ou indirectamente ao capital seguro e limites de indemnização que a remissão, na sua letra, parece não resolver. Dentre estes estão a questão de saber se a remissão seja para um capital ou mais de um, a saber capital por danos corporais e capital por danos materiais; a de saber se a remissão valha para o capital de um específico seguro obrigatório ou genericamente para o do seguro obrigatório; a de saber se os capitais para danos corporais na DSA V foram correctamente transpostos para o direito interno português; a de saber se os capitais mínimos são anuais ou renováveis após sinistro mesmo que ocorrido dentro do mesmo ano; e, por fim, a interrogação sobre se os capitais valham por crédito indemnizatório ou por acidente independentemente do número de lesados.

No geral, parece-nos que a remissão tem um alcance maior do que, à primeira vista, poderia parecer: julgamos ser claro que compreenda a recepção no sistema de responsabilidade civil da discriminação entre danos corporais e materiais, ou que a remissão se faça genericamente para o capital do seguro obrigatório, mas suscita não despidiendas questões saber se abranja também uma eventual limitação indemnizatória a um *plafond* anual ou se os capitais valham por acidente independentemente do número de lesados, ainda que perfilhemos da opinião de que, no final, a interpretação do regime do artigo 12.º do RSORCA sirva a integrar o do artigo 508.º do CC.

acórdão do TC n.º 444/2008, de 23-Set.-2008, proc. n.º 80/2008 (em que se faz o paralelo com o artigo 508.º do CC e se usa o manancial argumentativo expendido a seu propósito, ainda que não se tratando *in casu* de responsabilidade objectiva a nível da imputação primária, mas apenas da secundária sobre o comitente), não obstante opinião diversa do STJ 27-Nov.-2007, proc. n.º 07B4055 (sobre o aresto, M. J. da Costa Gomes, *Limitação de responsabilidade cit.*, 236-237, 265, 495 nt. 59 ou 510 nt. 116, ou *id.*, *Direito Marítimo português*, 2017, RDS X (2018) 4, 848). O mesmo vale, por ex., no domínio da responsabilidade do transportador de mercadorias por mar em face dos limites indemnizatórios da CB 1924 (artigo 4.º/5), cujos artigos 1.º a 8.º foram tornados Direito interno pelo Decreto-Lei n.º 37.748, de 1-Fev.-1950, em cujo âmbito vale o limite do artigo 31.º/1 do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21-Out., com a alteração constante do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17-Dez., ou seja, € 498,80 (com a agravante de que um tal montante, já baixo, poderá mesmo aplicar-se, por ex., a todo um contentor enquanto volume ou unidade de carga para efeito de limitação, se faltar a enumeração do seu conteúdo ao conhecimento de carga). Sobre o tema, Hugo Ramos Alves, *Da limitação da responsabilidade do transportador na Convenção de Bruxelas de 1924*, Almedina, Coimbra, 2008, *passim*, max. 115 ss., ou Francisco Costeira da Rocha, *Limitação da responsabilidade do transportador marítimo de mercadorias, nas I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 6 e 7 de Março de 2008. O contrato de transporte marítimo de mercadorias*, coord. M. J. da Costa Gomes, Almedina, Coimbra, 2008, 249 ss.