

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MOÇAMBIQUE
FACULDADE DE DIREITO

ZECA ALBERTO

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO INTERMEDIADOR
DIGITAL NO TRANSPORTE DE PESSOAS E BENS NO
ORDENAMENTO JURÍDICO MOCAMBIÇANO**

NAMPULA

2024

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MOÇAMBIQUE
FACULDADE DE DIREITO

ZECA ALBERTO

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO INTERMEDIADOR
DIGITAL NO TRANSPORTE DE PESSOAS E BENS NO
ORDENAMENTO JURIDÍCO MOCAMBIÇANO**

Monografia a ser submetida como requisito parcial para obtenção do grau académico de Licenciatura em Direito, pela Faculdade de Direito da Universidade Católica de Moçambique.

Supervisor: Gilberto Bogaio Constantino PhD

NAMPULA

2024

Declaração de Autenticidade

Eu Zeca Alberto, filho de Alberto Chale Garrine e de Florência Eduardo Gove, candidato ao grau de Licenciado em Direito na Faculdade de Direito, da Universidade Católica de Moçambique, declaro por minha honra que a presente monografia é fruto de pesquisa por mim realizada com orientação do meu supervisor, e que todas as fontes usadas, foram devidamente citadas, segundo as regras desta instituição de ensino Superior.

Como prova da minha honestidade e sinceridade, vai a presente declaração por mim assinada

Nampula, _____ de Maio de 2024

Zeca Alberto

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MOÇAMBIQUE
FACULDADE DE DIREITO

Zeca Alberto

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO INTERMEDIADOR DIGITAL NO TRANSPORTE
DE PESSOAS E BENS NO ORDENAMENTO JURÍDICO MOCAMBIÇANO**

Ficha de avaliação

Nampula, _____ de _____ de 20_____

RESULTADO _____ **valores**

MEMBRO DE JURI

Presidente: _____

Superfisor: _____

Examinador: _____

Estudante

Agradecimentos

À Deus toda honra e glória, pelo dom da vida, pela saúde e pela disposição para o aprendizado.

Estendem-se, os meus agradecimentos, ao estimado corpo docente da Faculdade de Direito da Universidade Católica de Moçambique, delegação de Nampula, pela dedicação exemplar que na sua prática educativa emprestam aos seus educandos. Cada estudante desta faculdade leva consigo, para a sua vida profissional, parte de vós.

Dedicatória

Dedico este trabalho à minha esposa, por aceitar todos os sacrifícios e isolamentos para que eu pudesse dedicar-me inteiramente aos estudos.

Epígrafe

*“Conhecereis a verdade, e a verdade vos
libertará”*

João 8:32

Lista de siglas:

CRM- Constituição da República de Moçambique

CC- Código Civil

CDC – Código de Defesa do Consumidor

LDC- Lei de Defesa do Consumidor

Resumo

A pesquisa em apreço visa analisar a responsabilidade civil do intermediador digital no transporte de pessoas e bens no ordenamento jurídico Moçambicano, tendo para sua concretização estabelecido como objectivos específicos, identificar o regime jurídico aplicável na contratação dos serviços de transporte por intermediação digital, descrever a responsabilidade civil do intermediador digital em caso de danos causados ao passageiro pelo transportador, e compreender no direito comparado, como se concretiza a responsabilização do intermediador digital de transporte de pessoas e bens. Motivou a escolha do tema, o facto de o autor desenvolver a actividade de transporte de passageiros e mercadorias, e ter verificado um desajuste entre a forma de contacto na relação entre os intervenientes na cadeia de transporte de pessoas e bens, que tende a abandonar os métodos tradicionais de transporte e as normas jurídicas vigentes no país. A técnica de colecta de dados usada é a documental e bibliográfica, e método de abordagem dedutivo e o tipo de pesquisa qualitativa. Dos resultados da pesquisa concluiu-se que não existe, no ordenamento jurídico moçambicano, uma norma jurídica específica que permita responsabilizar civilmente o intermediador de transporte por aplicativo, em caso de danos causados às pessoas pelo transportador. Todavia, a Lei de Defesa do Consumidor permite a responsabilização civil do intermediador que tenha participado na cadeia de produção de serviços. Como recomendação, figura-se importante a aprovação de uma norma jurídica que regule especificamente a actividade de intermediação por aplicativo digital, permitindo o seu registo nas entidades legais e suas responsabilidades civis. Finalmente, tal como no ordenamento jurídico brasileiro, concretizando-se a aprovação da referida norma jurídica em Moçambique, há espaço para responsabilização civil do intermediador digital em caso de danos causados ao transportado pelo transportador, à luz da Lei de Defesa do Consumidor.

Palavras Chave: Responsabilidade Civil, Intermediador Digital, Transporte de Pessoas e Bens.

Abstract

The research in question aims to analyze the civil liability of the digital intermediary in the transport of people and goods in the Mozambican legal system, having for its implementation established as specific objectives, identifying the legal regime applicable to the contracting of transport services through digital intermediation, describing the responsibility civil liability of the digital intermediary in the event of damage caused to the passenger by the carrier, and understand in comparative law how the liability of the digital intermediary for the transport of people and goods takes place. The reason for choosing the topic was the fact that the author develops the transport activity of passengers and goods, and has noticed a mismatch between the form of contact in the relationship between those involved in the transport chain of people and goods, which tends to abandon the traditional methods of transport and the legal standards in force in the country. The data collection technique used is documentary and bibliographic, and a deductive approach method and qualitative research type. From the research results, it was concluded that there is no specific legal standard in the Mozambican legal system that allows the app transport intermediary to be held civilly liable in the event of damage caused to people by the transporter. However, the Consumer Protection Law allows for the civil liability of intermediaries who have participated in the service production chain. As a recommendation, it is important to approve a legal standard that specifically regulates intermediation activities through digital applications, allowing their registration with legal entities and their civil responsibilities. Finally, as in the Brazilian legal system, with the approval of the aforementioned legal standard in Mozambique, there is room for civil liability of the digital intermediary in the event of damage caused to the carrier by the carrier, in light of the Consumer Protection Law.

Keywords: Civil Liability, Digital Intermediary, Transport of People and Goods.

INDICE

Declaração de autenticidade.....	iv
Dedicatória.....	v
Agradecimento.....	vi
Lista de Siglas.....	vii
Resumo.....	viii
Abstract.....	x
INTRODUÇÃO	13
Problematização	15
Objectivo Geral	16
Justificativa	16
CAPITULO I- FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	18
1.	Erro! Marcador não definido.
1.1. Responsabilidade	18
1.1.2. Responsabilidade Civil	19
1.2. Função da Responsabilidade Civil	21
1.2.1. A Função Reparatória	21
1.2.3. As Funções Preventiva e Punitiva	23
1.3.2. Teoria da Causalidade Adequada	26
1.4. Espécies da Responsabilidade Civil	28
1.5.1. Responsabilização Civil pelo Risco	29
1.5.2. Teoria da Responsabilidade pelo Risco	30
1.10. Danos Patrimoniais e não Patrimoniais.	36
1.10.2. Danos emergentes	38
1.10.3. Lucro Cessante	38
1.10.4. Não patrimoniais	39
1.10.5. Dificuldade de avaliação dos danos não patrimoniais	39
1.10.7. Juízo de Equidade	41
1.10.8. Grau de Culpabilidade do Agente	43
1.10.9. A Situação Económica do Agente e do Lesado	46
1.10.10. As Demais Circunstâncias do Caso	48

1.10.11. A Existência de Contrato de Seguro	49
1.10.12. O Enriquecimento do Agente	50
1.12. Classificação dos negócios jurídicos	53
1.13. Contrato Comercial	54
1.14. Contrato de Transporte	54
1.15. Contrato de prestação de serviço	54
1.16. Convite para realizar proposta	55
1.17. Contrato Electrónico	55
1.18. Empresário	55
1.19. Figuras afins do Empresário	55
CAPÍTULO II: METODOLOGIA	57
2.1. Método	57
2.2. Tipo de pesquisa quanto a abordagem	57
2.3. Tipo de Pesquisa Quanto aos Objectivos	58
2.4. Técnicas de Colecta de Dados	58
2.5. Método de análise e Interpretação de dados	58
CAPITULO III – APRESENTAÇÃO E RESULTADOS DA PESQUISA.....	60
3.1. Regime Jurídico Aplicável aos transportes de pessoas e bens, por aplicativo digital em Moçambique.	60
3.2. Responsabilidade Civil do Intermediador Digital em Caso de Danos Causados ao Passageiro pelo Transportador	61
3.3. Casos de Responsabilização do intermediado digital de transporte de pessoas e bens no direito comparado (Brasil).....	63
3.4. Casos Julgados de Responsabilidade Civil do Intermediado Digital no Direito Comparado	64
Conclusão.....	66
Sugestões.....	68
BIBLIOGRAFIA	69

INTRODUÇÃO

O trabalho em apreço debruça-se sobre a responsabilidade civil do intermediador digital no transporte de pessoas e bens no ordenamento jurídico Moçambicano. A legislação moçambicana estabelece um conjunto de princípios e procedimentos tendentes ao cumprimento escrupuloso dos contratos e em casos de danos, a responsabilização civil correspondente.

A escolha do tema prende-se em parte, pelo facto de o autor desempenhar a actividade de transporte de pessoas e bens ao longo de vários anos. Com a evolução no mundo das tecnologias de informação e comunicação, que tem contribuído para o surgimento de novos métodos de adesão ao transporte de passageiros e bens, traz consigo desafios significativos para legisladores em diversos países no que diz respeito a prevenção e mitigação de danos causados a utentes.

O estudo em questão se reveste de capital importância, na medida em que poderá ajudar a clarificar à luz dos princípios do direito privado, em que medida o intermediador digital pode ser responsabilizado civilmente em caso de danos, no transporte de pessoas e bens, uma vez que não são poucas as situações em que as partes não sabem para quem devem dirigir-se para exigir a reposição dos danos sofridos a si ou aos seus pertences, por um lado, por outro, não existe no ordenamento jurídico Moçambicano, uma norma específica que regula os serviços de intermediador digital transporte de pessoas e bens.

Para tanto, apresentamos na primeira parte do trabalho em apreço, a problematização, justificativa, os objectivos da pesquisa, e no primeiro capítulo, a fundamentação teórica, onde abordamos de forma esgotada determinados conceitos e teorias atinentes a responsabilidade civil.

No segundo capítulo afluímos a metodologia que norteou a pesquisa, nomeadamente o método de abordagem, o tipo de pesquisa quanto a abordagem, o tipo de pesquisa quanto aos objectivos, os instrumentos de colecta de dados, bem como o método de análise de resultados.

No terceiro e último capítulo do presente trabalho, procedeu-se a apresentação dos resultados da pesquisa, e por último a sua conclusão e considerações finais. Aqui, tivemos como conclusão a inexistência de uma norma jurídica específica que permita responsabilizar o intermediador nos casos de danos causados aos passageiros pelo transportador.

Finalmente, à título de considerações finais, fizemos um apelo para que o Ministério que tutela a área de ciência e tecnologia junto com órgãos com competências legislativas para que possam com mais urgência possível, instituir uma norma que regule a actividade do intermediador digital, de transporte de pessoas e bens.

Problematização

Os serviços de intermediação digital de transporte através de aplicativos surgiram nos Estados Unidos da América no início dos anos 2010. Empresas como Uber, Cabify e outras introduziram plataformas digitais que conectavam passageiros e motoristas de táxi de forma mais eficiente e conveniente.

Esses serviços revolucionaram a forma como as pessoas solicitaram e utilizam o transporte de táxi, oferecendo alternativa conveniente e inovadora aos métodos tradicionais de solicitação de táxi. No entanto, essa transformação também gerou debates em vários países, devido a uma série de questões como, a regulamentação, a concorrência desleal, emprego e direito do trabalhador, bem como a segurança e responsabilidade.

Em Moçambique, os serviços de intermediação de transporte por aplicativo digital foram lançados entre os anos de 2018 e 2019. Desde então, esses serviços têm oferecido opções de transporte conveniente e inovadores para os residentes e visitantes das cidades de Maputo, e actualmente, Beira e Nampula, em relação ao serviço de transporte público e privado tradicional.

No entanto, a dinâmica desse novo modelo de transporte levanta sérias questões sobre responsabilidade civil dos intermediadores de transporte por aplicativo digital em casos de incidentes de segurança, má conduta dos motoristas, perda de bagagens e encomendas e na pior das hipóteses, em acidentes de viação, que resulte em ferimentos ou mesmo mortes.

Diante desse cenário, considerando as bases legais, as controvérsias, as lacunas legais existentes e as perspectivas para garantir a proteção, segurança e os direitos dos usuários desses serviços, é fundamental analisar a responsabilidade civil do intermediador digital de transporte de passageiros e carga no ordenamento jurídico moçambicano.

Pelo exposto, urge questionar:

Em que medida o intermediador digital de transporte responde civilmente pelos danos causados a pessoas e bens no ordenamento jurídico moçambicano?

Objectivo Geral

- Analisar a responsabilidade civil do intermediador digital de transporte de pessoas e bens no ordenamento jurídico Moçambicano.

Objectivos específicos

- Identificar o regime jurídico aplicável na contratação dos serviços de transporte por intermediação digital.
- Descrever a responsabilidade civil do intermediador digital em caso de danos causados ao passageiro pelo transportador.
- Compreender no direito comparado, como se concretiza a responsabilização do intermediador digital de transporte de pessoas e bens.

Justificativa

A escolha do presente tema foi motivada pelo facto do autor desenvolver a actividade de transporte de passageiros e mercadorias, no entanto, hoje com o surgimento desta nova forma agir do mercado com o recurso a tecnologias de informação e comunicação, os modos tradicionais da relação transportador o transportado, afiguram-se com modificações o que culmina com mudanças no âmbito das obrigações civis das partes.

Nesta nova forma de transporte, as partes da relação jurídica, o motorista e passageiro, estabelecem a sua ligação, pagamento, avaliação, por meio de partilha de dados de uma plataforma digital ou aplicativo, o que cria espaço para que as partes tenham um entendimento da existência de uma terceira parte, o aplicativo. Sendo que esta terceira parte, pelo seu envolvimento, chega a ser chamada quando determinados ilícitos ocorrem.

Este presente tema reveste-se de capital importância, pois na sua abordagem irá ajudar a compreender quem são as partes da relação jurídica no transporte de passageiros e carga por

aplicativo e, de que maneira o mediador digital pode ser responsabilizado civilmente perante actos danosos.

Reveste-se ainda de extrema importância este tema, pois estamos diante de uma nova e recente forma de transportar passageiros e carga, pelo que ainda é escassa a legislação que regula o exercício, a obrigações das partes, sendo que esta abordagem poderá servir de consulta para futuras legislações relacionadas ao transporte por aplicativo.

CAPITULO I- FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

1. Princípios do Direito

Os princípios jurídicos oferecem os traços fundamentais do sistema do direito civil, na medida em que modelam o conteúdo do direito vigente, penetrando e cimentando os seus elementos normativos.

Para o Professor Catedrático Carlos Pinto, são oito os princípios fundamentais do direito civil a saber: o reconhecimento da pessoa humana, a autonomia privada, o fenómeno sucessório, a boa fé, a concessão da personalidade jurídica as pessoas colectivas, propriedade privada, a relevância jurídica da família e a responsabilidade civil¹, sendo sobre este último princípio que nesta parte do presente trabalho nos debruçaremos.

1.1. Responsabilidade

A terminologia “Responsabilidade”, está relacionada com a palavra em latim “*responder*”, que significa “*responder, prometer em troca*”². O que significa que, se alguém for considerado responsável por uma situação ou por alguma coisa, terá que responder se alguma coisa correr mal.

Priscila Normando, define a responsabilidade em um sentido comum, como aquela que diz respeito à condição ou qualidade de alguém em ser responsável. É pressuposto que esse ser responsável tenha capacidade de consciência quanto aos actos que pratica voluntariamente, ou seja, que consiga saber antes de agir as consequências de sua vontade³.

Essa consciência dá ao agente responsável ou portador da responsabilidade a obrigação de reparar os danos causados a outros através da realização de seus actos. Daí a ideia de punibilidade

¹PINTO, Alberto da Mota, *Teoria Geral do Direito Civil*, 4ª Edição 2ª Reimpressão, Editora Coimbra, Coimbra, 2012, pág. 128

² www.significados.com.br disponível em 12/04/2022

³ NORMANDO, Priscila, *Um Breve Estudo Sobre o Conceito de Responsabilidade*, 2012, disponível em <https://revistaelectronicas.pucrs.br/index.php/intuitio/articulo/view/11495>, acesso em 10. 05. 2024

ou culpabilidade do ponto de vista ético-jurídico, a capacidade de resposta do ponto de vista social ou simplesmente a ideia de autonomia para agir⁴.

A autora acima citada, vincula a responsabilidade aos nossos deveres ou obrigações quanto a uma situação ou a pessoas sob nossos cuidados ou sob nosso poder. Em termos jurídicos, a responsabilidade civil, é segundo Ana Prata, “uma situação em que uma pessoa se obriga a indemnizar outrem por danos que lhe cause, esses podem decorrer da inexecução de uma obrigação, quer da violação de um direito subjectivo ou norma legal, podendo também suceder que uma pessoa tenha de suportar os prejuízos resultantes de um acto que não é ilícito ou não é culposos”⁵.

Hélder Martins Leitão comunga da mesma ideia ao afirmar que “termo responsabilidade é uma maneira de se responsabilizar ou satisfazer uma obrigação que provém da violação de um direito de outrem e que a lei protege”⁶.

1.1.2. Responsabilidade Civil

Para Almeida Costa, a responsabilidade civil ocorre quando uma pessoa deve reparar um dano sofrido por outra. A lei faz surgir uma obrigação em que o responsável é devedor e o lesado credor. Portanto essa responsabilidade nasce directamente da lei e não por vontade das partes⁷.

Dentre os tipos de responsabilidade civil, temos a responsabilidade civil aquilina, consagrada no artigo 483º do Código Civil, nos termos do qual “Aquele que, com dolo ou mera culpa violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação”⁸.

⁴ NORMANDO, Priscila, *Um Breve Estudo Sobre o Conceito de Responsabilidade*, 2012, disponível em <https://revistaelectronicas.pucrs.br/index.php/intuitio/articelnoe/view/11495>, acesso em 10. 05. 2024

⁵ PRATA, Ana, *Dicionário Jurídico*, 3ª Edição, Almedina, Coimbra 1994, p. 1300

⁶ LEITÃO, Hélder Martins, *Da Acção de indemnização por acidente de Viação*, 6ª Ed., Almeida & Leitão

⁷ COSTA, Júlio de Almeida Mário, *Direito das Obrigações*, 9ª Ed., revista e aumentada, Almedina Editora, 2004. pág. 473

⁸ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n° 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, n° 99, de 25 de Novembro, 1966

Assim, uma vez agindo com liberdade, o ser humano é responsável pelos seus actos e consequência. Vezes há em que de um facto danoso, resulta o desrespeito aos direitos absolutos, e ou de um contrato, dando lugar a aplicação de uma ou das duas responsabilizações, isto é, civil e criminal.

Por ora debruçaremos sobre a responsabilidade civil aquilina, ou extracontratual a que tem não raras vezes sido aflorada nas situações de reparação decorrente de danos nos sinistros em automóveis.

Diogo Campos, afirma que em caso das reparações decorrentes de acidentes de viação a obrigação do segurado, responsável pelo sinistro, “[...]tem a sua fonte na responsabilidade civil, enquanto a da seguradora é de origem contratual”.⁹

Entretanto, para que haja a responsabilidade civil aquilina ou extracontratual, ou ainda desigual, é imprescindível que sejam verificados os seguintes pressupostos: O facto, a ilicitude, a imputação do facto ao lesante, o dano e o nexo de causalidade.

Portanto, conceituando cada um dos elementos acima indicados, iniciáremos por “facto”, que é todo o acontecimento de origem natural ou humana que produz efeito de direito¹⁰.

Já a “ilicitude”, é a qualidade do que é ilícito, sendo que, Ana Prata define acto ilícito como o acto quer se traduz no incumprimento de um dever imposto por uma norma jurídica ou consubstancia uma prática por ela proibida¹¹.

A prática culposa de actos ilícitos, violadores de direitos alheios e de que resultem prejuízos, obriga o seu autor a indemnizar o lesado, o mesmo se passando quando os prejuízos resultem da violação de uma norma destinada a proteger interesses alheios.

⁹ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite de, *Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica*. 1971, p. 90.

¹⁰ PRATA, Ana, *Dicionário Jurídico*, 3ª Edição, Almedina, Coimbra 1994, p. 652

¹¹ CAMPOS, Diogo José Paredes Leite Ob. cit., 1971, p. 724

Temos ainda o terceiro requisito da responsabilidade civil, “a imputação do facto ao lesante”, que consiste na atribuição de um acto ao seu legítimo autor, ou, aquele que o praticou.

O penúltimo e quarto requisito é “dano”, que é toda a ofensa de bens ou interesse alheios protegidos pela ordem jurídica e, finalmente, o último requisito o “nexo de causalidade”, que é a ligação entre o facto praticado e o prejuízo ocorrido do facto.¹⁰ Este preceito legal, estabelece que, a obrigação de indemnização só existe em relação aos danos que o lesado provavelmente não teria sofrido se não fosse a lesão¹².

A responsabilidade civil pertence a esfera do direito civil que é privado, enquanto, a penal se reconduz ao âmbito do direito público, visto que, num acidente rodoviário aparecem dois interesses a cautelar.

1.2. Função da Responsabilidade Civil

1.2.1. A Função Reparatória

A responsabilidade civil subdivide-se em mais do que uma espécie como anteriormente nos referimos, cada um deles com as suas especificidades. Contudo, seja ela contratual ou extracontratual e, dentro da extracontratual, como teremos a oportunidade de a desenvolver mais adiante, subjectiva ou objectiva.

O preenchimento dos pressupostos quer de umas, quer de outras, faz recair sobre o lesante a obrigação de indemnizar, com o regime próprio nos artigos 562º e seguintes do Código Civil.

Donde, aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou de qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios, ficará obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes dessa violação, nos termos do já citado artigo 483º Código Civil; assim como o devedor, (na relação jurídica contratual) que faltar culposamente ao

¹² REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, nº 99, de 25 de Novembro, 1966

cumprimento da obrigação, se tornará responsável pelo prejuízo que desse incumprimento resultar para o credor artigo 798º CC¹³.

Ora se, ao causador de danos, incumbe a obrigação de indemnizar, nos termos e para os efeitos da responsabilidade civil, e esta consiste na reconstituição da situação que existiria se não se tivesse verificado o evento lesivo (art. 562º CC), não parece restar qualquer dúvida de que estamos num âmbito reparatório.

A lei quer que a vítima sinta que nada lhe aconteceu, pois está na mesma situação em que estaria se não tivesse havido qualquer dano, não tem mais, nem menos. Por isso, prefere a reconstituição natural e só em casos excepcionais a reconstituição em dinheiro, dando para estes um critério objectivo para o seu cálculo a teoria da diferença que assegura esse objectivo

É, portanto, inegável que a função primacial da responsabilidade civil, como a reparadora, se considerar que já que abundam argumentos a favor, como o próprio significado do vocábulo “indemnizar”.

1.2.2. A Função de Compensação e de Satisfação

O problema para aqueles que só aceitam a função reparatória da responsabilidade civil, é, naturalmente, a discussão acerca da reversibilidade dos danos não patrimoniais pois se, por um lado, estes são cada vez mais importantes no contexto jurídico-económico actual e, por isso, têm de ser indemnizáveis, por outro, são, também, “irreparáveis”, atendendo à sua insusceptibilidade de avaliação pecuniária e natureza própria não se pode colocar o lesado na mesma situação quando o dano de que foi alvo não foi patrimonial mas antes moral. Dizia-se até imoral a quantificação do sofrimento, da dor¹⁴.

¹³ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, nº 99, de 25 de Novembro, 1966

¹⁴ AMAORIM, Luís M. C. R. S. *A Função Punitiva da Responsabilidade Civil*, Dissertação de Mestrado, especialidade em Ciências Jurídico Forenses, apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2014, pág. 14

Esta discussão levou alguns autores mais radicais a considerarem como não indemnizável este tipo de danos, enquanto outros abriram espaço à pesquisa de novas funções. Se estes não são efectivamente passíveis de reparação, pela sua própria natureza, será sempre preferível atribuir ao lesado uma quantia em dinheiro para o compensar ou, pelo menos, atenuar ou minorar a lesão sofrida, do que deixá-lo sem nada, obrigando-o a suportar o dano.

Entre a solução de nenhuma indemnização a atribuir ao lesado, a pretexto de que o dinheiro não consegue apagar o dano, e a de se lhe conceder uma compensação (...) ou satisfação adequada, ainda que com certa margem de discricionariedade na sua fixação, é incontestavelmente mais justo e criteriosa a segunda orientação¹⁵.

Ora foi este entendimento, partilhado pela maioria da doutrina, que revelou a função compensatória e/ou satisfatória da responsabilidade civil.

A partir da década de 80, foi a própria jurisprudência portuguesa que começou a explicar que «a reparação de tais danos não constitui uma verdadeira indemnização, mediante a qual se visa reconstituir a situação preexistente. Trata-se, antes, de compensar, de algum modo, os danos sofridos pelo lesado não propriamente, de o indemnizar por eles¹⁶.

1.2.3. As Funções Preventiva e Punitiva

Afigura-se ser hoje cada vez menos discutível a existência de outras funções, não só pela existência de danos “irreparáveis,” afinal merecedores de “reparação”, como acabámos de ver, mas também pela sua consideração na interpretação da lei, na doutrina e na jurisprudência.

Para isso contribuirá a existência de diferentes tipos de responsabilidade civil, que se não fundam nos mesmos pressupostos nem assentam nos mesmos ideais de justiça: enquanto a responsabilidade objectiva se funda no dano e é legitimada pela justiça social, distributiva, a

¹⁵ VARELA Antunes, “*Das obrigações em Geral*”, ob. cit, pp. 603-604

¹⁶ REPÚBLICA PORTUGUESA, STJ, 01-06-82 Joaquim Figueiredo; - cfr., por todos, PAULA MEIRA LOURENÇO, “*A Função Punitiva da Responsabilidade Civil*”, ob. cit, p.288.

responsabilidade subjectiva funda-se na culpa do agente, onde o indivíduo vai ser julgado não por ter causado um dano mas por o ter causado quando podia prevê-lo e evita-lo, sendo responsabilizado sobretudo por motivos de prevenção¹⁷.

Ora se as funções compensatória e de satisfação não merecem já qualquer contestação, as funções preventiva e punitiva são alvo de uma maior controvérsia, ou não estaríamos a tentar coordenar as responsabilidades civil e criminal, há muito autónomas, e a entrar nos domínios do direito penal/público, possivelmente afrontando contra uma série de princípios.

Importa dizer, com Júlio Gomes, “dizemos preventivo punitiva porque, no fundo, prevenção e punição são duas faces de uma mesma medalha, expressões de um único princípio¹⁸.”

Afirmar estas funções significa admitir que aquele que está obrigado a indemnizar e, portanto, a reparar ou a compensar o dano que provocou a alguém, estará ao mesmo tempo, não raras vezes, a ser punido por ter causado essa lesão, ao mesmo tempo que se tenta prevenir que ele próprio e terceiros não venham a produzir danos semelhantes.

Significa isto, na prática, a possibilidade de atribuição de uma indemnização sancionatória autónoma, a acrescer à indemnização reparatória, à imagem do que acontece com a aplicação de danos punitivos no sistema anglo-saxónico; ou a inclusão, na própria indemnização a arbitrar, de um montante punitivo, cujo quanto é calculado tendo em conta o comportamento do lesante, que deverá pagar mais sempre que se justifique dar-lhe um castigo (sanção punição).

1.2. Evolução Histórica da Responsabilidade Civil

A responsabilidade civil que se verificava nos primórdios caracterizava-se predominantemente pela objectividade, colectividade e concretamente de índole penal. Assim,

¹⁷ MANUEL GOMES DA SILVA, “*O dever de prestar e o dever de indemnizar*”, Vol. I, Lisboa, 1944, p. 111

¹⁸ JÚLIO GOMES, “*Uma função punitiva para a responsabilidade civil e uma função reparatória para a responsabilidade penal?*”, Revista de Direito e Economia, Coimbra, ano 15, 1989, pág. 106.

verificou-se a intervenção da autoridade pública, com intuito de evitar as desordens e vinganças privadas. Estas intervenções operaram-se de duas maneiras: sendo a primeira; as autoridades públicas fixaram o montante de várias indemnizações pecuniárias e os ofendidos eram obrigados a aceitá-las¹⁹.

A segunda, passaram a punir certos factos que não afectando directamente os particulares, ficavam desprovidos da sanção, dando-se um passo na história. Deste modo, verificou-se que a responsabilidade civil e a responsabilidade penal, foram-se separando aos poucos, sendo que, quando haja dano, a vítima, obtém por um lado uma reparação privada e por outro lado, a autoridade pública pune-o, correspondendo a acção penal.

No direito romano chamava-se lei das XII tábuas nos meados do século V, antes de Cristo, fase de transição entre o período facultativo e obrigatório, sendo que, em certas situações a vítima era obrigada a aceitar a indemnização e a renunciar a vingança privada.

Deste modo, foi sendo aprofundada pelos grandes juristas e estudiosos ao longo de milénios, culminando-se assim, com o aperfeiçoamento das noções de culpa e de dolo que dominaram até o período recente, a responsabilidade civil. Esta ideia foi acolhida pelos liberais.

Mas a responsabilidade civil ganha outros contornos com o advento da revolução industrial.²⁰ Com o desenvolvimento das técnicas avançadas de produção, surge o primeiro combate contra a tradicional exigência da culpa, isto é, fez com que surjam novos tipos de danos, como os resultantes de acidente de trabalho e outros. Ganhou o campo nessa altura a responsabilidade objectiva que era suficiente o cometimento do dano para que deia lugar a responsabilidade civil independentemente da culpa do seu autor.

Com o progresso do direito, a indemnização passou a ter lugar, sem que fosse exigida uma estreita conexão entre o indivíduo não culposo e o dano provocado; basta o simples facto de se

¹⁹ A partir de certa altura, as composições pecuniárias compreendiam uma parte para a autoridade pública, que chegou a ter grande importância como fonte de receita e outra parte para o ofendido ou sua família.

²⁰ Ibidem, p. 106

beneficiar de actividade que provocou o dano, independentemente de qualquer culpa, levaria a indemnizar o lesado. Estamos perante a responsabilidade pelo risco²¹.

1.3. Das Teorias da Responsabilidade Civil

1.3.1. Teoria da Equivalência das Condições ou Teoria da Equivalência dos Antecedentes

Segundo Caio Mário da Silva Pereira²², esta teoria nasceu nos tribunais Belgas por obra do alemão Von Buri destinado ao direito penal, mas foi desenvolvida pela doutrina civilista. Para esta, todos os factores que se eliminados em mente, levariam á ocorrência do dano, fazem parte do nexo de causalidade, pois são “*conditio sine qua non*”, ou seja, condições sem as quais o resultado na existiria. Condição, é todo o antecedente que não pode ser eliminado mentalmente sem que o evento desapareça.

Toda e qualquer circunstância que haja concorrido para produzir lesão é considerados como dano.²³ Se várias são as condições que concorrem para o mesmo resultado, todas têm o mesmo valor, a mesma relevância, todas se equivalem aqui não se indaga qual delas foi a mais adequada a produzir um dano; causa seria a acção ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido.

Criticam tal corrente, porque mesmo certos factos simples poderiam ser relacionados no nexo causal. Assim, num dano, podemos responsabilizar o fabricante da viatura. Nós achamos, não ser esta teoria porque não há nexo de causalidade entre o fabricante do veículo e o dano causado, mas sim, existem sim entre o aproveitamento das vantagens que vem do veículo e o dano.

²¹ CORDEIRO, António Meneses, *Direito das Obrigações*, Vol I, AAFDL Editora, Lisboa, 1998, pág 456

²² PERREIRA, Caio Mário da Silva, *Responsabilidade Civil*, 8ª edição, Rio de Janeiro, 1998, pág. 8

²³ CAVALIERI FILHO, Sérgio, *Programa de Responsabilidade Civil*, 4ª Ed. São Paulo: Malheiros, 2003. Pág. 68

1.3.2. Teoria da Causalidade Adequada

De acordo com esta teoria, considera-se como causador do dano a condição por si só, apta a produzi-lo, ocorrendo o dano. Temos neste caso, que verificar se o facto que originou o dano era capaz de produzi-lo, daí que diz-se que a causa era adequada a produzir o efeito. Por esta teoria, a causa, é o antecedente não só necessário, como também adequado a produção de resultado.

Assim, nem todas as condições serão causa, mas tão somente aquela apropriada a produzir o dano. Ainda esta teoria sustenta somente aquilo que tenha condições necessariamente de causar o dano e deve ser mantido no nexa causal²⁴.

O critério para excluir ou incluir a circunstâncias nessa cadeia de acontecimento é o da probabilidade. Esta teoria não nos leva ao nosso objectivo, visto que em direito a probabilidade não funciona como prova bastante para se provar que o lesado deve ser responsabilizado ou é causador dos prejuízos.

1.3.3. Teoria da Responsabilidade Subjectiva

A base jurídica erigida pelo Direito Romano através da Lex Aquilia, foi bastante consistente, visto que, não obstante a evolução do instituto da responsabilidade civil, desde então, ainda hoje o mundo permanece fiel à ideia de culpa²⁵. Assim, para que surja a obrigação de reparar o dano, é necessário que na conduta do agente tenha ocorrido uma culpa.

Pela teoria subjectiva fica vinculado a obrigação reparatória à presença da culpa em acção ou omissão do agente. A prova da culpa do agente é essencial para a verificação da existência ou não do dever de reparar o dano. Na realidade, na etimologia da teoria subjectivista são três os elementos que devem estar presentes: o primeiro seria a ocorrência do acto danoso que ofenda

²⁴ Ibidem p.69

²⁵ VARELA, Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Volume I, 9ª Edição, Revista e actualizada, Livraria Almedina, Coimbra, 1998, pág 536

uma norma ou um erro de conduta; o segundo seria o dano e o prejuízo; o terceiro seria o nexo causal que liga a conduta do agente ao prejuízo da vítima.

Uma conduta ofensiva que não cause dano, não enseja a responsabilização do agente na esfera cível. O mesmo ocorre quando a conduta, apesar de antijurídica, não tenha relação com o dano ocorre quando a conduta, apesar de antijurídica, não tenha relação com o dano ou quando mesmo havendo o prejuízo e o nexo causal, a conduta do agente se desenvolva dentro da normalidade, isto é, não seja antijurídica.

O Código Civil moçambicano, adoptou a teoria subjectiva em seu artigo 483º nº 1 como preceito geral, aplicação às relações ocorridas no âmbito do direito privado. Faz o referido Código uma distinção entre a responsabilidade contratual e a extracontratual, regulando-as em diferentes partes do seu corpo²⁶.

Actualmente a distinção acima referida tem importância secundária e vem sendo combatida pela maioria da doutrina, visto que, uma e outra decorrem da violação de uma obrigação e têm a como seu fundamento. Suas diferenças se limitam a questões acidentais, como as referentes à prova e aos seus efeitos. A culpa, verdadeiro cerne da questão, é a mesma para ambas²⁷.

1.3.4. Teoria da Responsabilidade Objectiva

Durante o século passado, devido à pressão exercida pelas céleres mudanças da sociedade moderna sobre a ciência jurídica, o instituto da responsabilidade civil foi o que mais se desenvolveu, tendo sido bastante discutido e analisado pela doutrina de vários países.

A insatisfação com a aplicação da teoria subjectiva, que deixava sem solução, grande parte dos casos de dano, faz surgir um movimento defensor da ampliação do instituto da

²⁶ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, nº 99, de 25 de Novembro, 1966

²⁷ VARELA, Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Volume I, 9ª Edição, Revista e actualizada, Livraria Almedina, Coimbra, 1998, pág 539

responsabilidade, de modo a de excluir a prova da culpa e assim beneficiar um maior número de casos de dano que de outra forma ficaria sem reparação. Nasce aí a Teoria de Responsabilidade Objectiva.

Para os objectivistas, a obrigação de reparar o dano surge exclusivamente da ocorrência do facto danoso contrário ou direito. Não se cogita a ideia de culpa, sendo devida a reparação a partir do momento em que a conduta gera um prejuízo. Parte-se do princípio de que, havendo ou não conduta culposa, desde que haja o dano, alguém deve responder por ele. O que não se admite é que a vítima, uma vez lesada, arque com um prejuízo ao qual não deu causa.

À medida que a nova teoria conquista mais adeptos, aumenta-se a pressão para que se abandone de vez a teoria original fundada na culpa. Mas esta última, conta com competentes e fiéis seguidores, que permaneceram na sua defesa. A melhor doutrina, entre nós representada por nosso Código Civil, contudo, defende a tese de que não se deve adoptar qualquer das referidas teorias isoladamente e com exclusividade.

No entender dos autores como Pereira²⁸, para um sistema de responsabilização justo e eficiente, é necessária a convivência harmónica de ambas as teses, sendo que como regra geral vigoraria a responsabilidade baseada na culpa e via de excepção para os casos especiais legalmente previstos, como o caso da responsabilidade pelo risco. Foi este regime adoptado pelo ordenamento jurídico moçambicano.

1.4. Espécies da Responsabilidade Civil

Como visto, a responsabilidade civil decorre da inexecução de uma obrigação estabelecida por acordo de vontade ou que seja prevista em norma legal²⁹. Sendo que subdivide-se em responsabilidade civil contratual e responsabilidade civil extracontratual, a que o presente trabalho escolheu como objecto.

²⁸ PERREIRA, Caio Mário da Silva, *Responsabilidade Civil*, 8ª edição, Rio de Janeiro, 1998, pág. 89

²⁹ CONSTANTINO, Gilberto Bogaio, *Lições Elementares de Teoria Geral do direito Civil*, Escolar editora, Maputo, 2021, pág. 39

Vejamos como as duas modalidades estão subdivididas:

- a) Responsabilidade Civil Contratual: quando a obrigação não cumprida proveio de um contrato entre as partes, quando resulta da falta de cumprimento das obrigações emergentes do contrato onde as partes estão vinculadas, dos negócios unilaterais ou da própria lei.³⁰ Resulta da violação de um direito de crédito ou obrigação em sentido técnico, podendo resultar de contratos ou outros vínculos cujo incumprimento ocasiona essa espécie de responsabilidade civil.
- b) Responsabilidade Civil Extracontratual³¹: quando a obrigação não cumprida não proveio do contrato, aquela que é resultante da violação de direitos absolutos, ou da prática de certos actos lícitos, todavia causam, portanto, prejuízos a terceiros. E esta por sua vez pode-se dividir em objectiva, subjectiva e por factos lícitos.
 - Responsabilidade Extracontratual subjectiva – constitui a responsabilidade objectiva as situações em que a constituição da pessoa em responsabilidade civil pressupõe uma conduta culposa ou da prática do acto ilícito;
 - Responsabilidades Extracontratual objectiva – para a constituição desta não supõem a culpa do agente. No nosso direito o regime-regra é da responsabilidade subjectiva, haverá responsabilidade civil independentemente da culpa nos termos do art. 483º nº 2 do CC³².

1.5.1. Responsabilização Civil pelo Risco

Até então fizemos defender a responsabilidade civil do facto ilícito e da culpa. No entanto há uma gama de factos danosos que não dependem somente de facto ilícito e culposos, mesmo de ambas as situações. Contudo, basta que haja dano independentemente da culpa deve reparar o dano

³⁰ VARELA, Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Volume I, 9ª Edição, Revista e actualizada, Livraria Almedina, Coimbra, 1998, pág.537

³¹ CONSTANTINO, Gilberto Bogaio, *Ob cit*, pág. 40

³² REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, nº 99, de 25 de Novembro, 1966

pelos prejuízos causados. Para Antunes Varela, “...quem cria ou mantém um risco em proveito próprio, ... justo é que suporte os encargos dela...”³³

A responsabilidade pelo risco constitui uma das espécies da responsabilidade extracontratual objectiva e a sua essência consiste em atribuir a quem tira vantagem de certas actividades o encargo que deles podem resultar. Em seguida vamos falar de forma resumida a teoria de risco, para melhor compreender os contornos da responsabilidade pelo risco.

1.5.2. Teoria da Responsabilidade pelo Risco

Esta teoria surge com a doutrina clássica, com o advento da revolução industrial e com o aparecimento das máquinas, nesse período já se utilizava nas empresas os instrumentos mecânicos de trabalho, daí que a necessidade de proteger os que as utilizam em benefício do dono da empresa.

Assim, quem utiliza em seu proveito coisas perigosas, quem introduz na empresa elementos cuja sua utilização tem risco deve suportar as consequências prejudiciais do seu emprego, já que dele colhe os benefícios.

Em seguida, depois das relações de trabalho o movimento foi atacar o capítulo dos acidentes de viação onde se desencadeou contra o dogma de culpa tido como pressuposto da responsabilidade. No entender dos tratadistas, sendo o dono a quem aproveita todas as vantagens da utilização tanto do aplicativo digital como do veículo, sobre eles deve recair, também os riscos inerentes a utilização³⁴.

Um dos requisitos considerados por nós indispensável para que haja responsabilidade civil é o dano causado ao passageiro, considerando o objecto do presente trabalho.

1.6. Responsabilidade do Comitente

³³ VARELA, Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Volume I, 9ª Edição, Revista e actualizada, Livraria Almedina, Coimbra, 1998, pág. 657

³⁴ VARELA, Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Volume I, 9ª Edição, Revista e actualizada, Livraria Almedina, Coimbra, 1998, pág. 657

A Responsabilidade do comitente é enquadrada no CC moçambicano na subsecção dedicada à responsabilidade pelo risco. Adoptando este figurino, é natural que tal figura de responsabilidade assuma bastante importância no tráfego jurídico, não só pela sua natureza, apesar de tudo, ainda excepcional, mas essencialmente pelo fim a que se destina, de assegurar alguma segurança relativamente a algum risco que o facto de as redes, ou pirâmides, de grandes estruturas de mão-de-obra criam.

E a verdade é que toda a organização socioeconómica de hoje assenta naquelas estruturas de organização empresarial em que se formam grandes pirâmides hierárquicas de pessoas (mão-de-obra), o que não só diminui, naturalmente, o poder de controlo sobre a actividade concreta de cada um dos membros dessa estrutura, como, na mesma proporção, aumenta o risco de produção de danos culposos ou não em terceiros.

O facto de esta figura prevenir a grande maioria dessas relações verticais, hoje dominantes, torna-a, pois, numa das bases da vida em comunidade dos dias de hoje. Como última nota introdutória, e apesar do que deixámos já dito, constatámos curiosamente o facto de existirem poucas decisões judiciais a este respeito.

Esta ausência de discussão deste problema nos tribunais superiores não reflecte, contudo, o relevo social do regime da responsabilidade do comitente, que apesar de pouco visível está sempre presente numa sociedade de investimento aberto, altamente industrializada, onde proliferam aquelas relações contratuais verticais, e onde não seria concebível não existirem relações de comissão nos termos que melhor veremos adiante.

1.7. Responsabilidade por facto próprio *versus* Responsabilidade por facto alheio

A responsabilidade civil é tradicionalmente considerada como instituto reparador¹ de danos causados por alguém a outrem. Nesse sentido, sempre se exigiram como requisitos da sua aplicação aliás, vertidos explicitamente no nosso art. 483 do CC³⁵. A prática de um acto, que esse

³⁵ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n° 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, n° 99, de 25 de Novembro, 1966

acto seja ilícito juridicamente censurável, culposo objectivamente censurável e que essa acção provoque danos a matriz original do instituto da responsabilidade civil é, pois, uma matriz de natureza subjectiva.

Independentemente da análise dos restantes pressupostos, que aqui não tem lugar, verifica-se, antes de mais, que a responsabilidade civil pressupõe sempre um comportamento, uma conduta, enfim, uma acção, ou omissão nos casos em que houvesse um especial dever de agir ou de diligência, pessoal.

Contudo, situações há em que aquela responsabilidade tem a sua origem em facto alheio, praticado por um terceiro. Estes casos especiais de responsabilidade mediata, tradicionalmente, buscam o seu fundamento em violação de especiais deveres de diligência no exercício de actividades com repercussões sociais, ou outras considerações de natureza social. Ou seja, na sua matriz estas situações buscam o seu fundamento ainda assim, num acto pessoal culposo e, eventualmente, ilícito.

A responsabilidade do comitente trata-se, manifestamente, de um desses casos em que a responsabilidade é imputada a quem, aparentemente, nada teve que ver com a prática do facto danoso — responsabilidade indirecta, como é designada por Eugénio Bonvicin³⁶.

Assim, prevê o art. 500, n.º 1, do Código Civil: “Aquele que encarrega outrem de qualquer comissão responde, independentemente de culpa, pelos danos que o comissário causar, desde que sobre este recaia também a obrigação de indemnizar.”

Desta redacção resulta imediatamente que o comitente é considerado responsável por factos que não cometeu, ao que acresce, que essa imputação é efectiva ainda que o comitente não tenha tido qualquer culpa pelos danos verificados na esfera de um terceiro lesado — trata-se verdadeiramente de um caso de responsabilidade por facto alheio. Neste sentido, pode-se dizer que o responsável — o comitente — responde pela violação culposa, pelo comissário de

³⁶ ALTRUI Fatto, *La Responsabilità Civile*, Milano, 1976, p. 10, acesso em Nuno Morais, in *Responsabilidade Objectiva do Comitente por facto do Comissario, Analise do artigo 500 do CC -seus Pressupostos e Regime*.

um dever que existe na esfera deste e que nada tem que ver os deveres do próprio comitente. Aliás, o dever de indemnizar, pode-se dizer, forma-se na esfera do comissário, transferindo-se depois para a pessoa do comitente³⁷. É por isso que Júlio de Almeida Consta, “para que se verifique responsabilidade objectiva do comitente, impõe-se, em primeiro lugar, a existência de uma relação de comissão, traduzida num vínculo de autoridade e subordinação correspectivas”³⁸

É esta especialidade da imputação mediata ao comitente dos factos danosos praticados pelo comissário que pretendemos analisar, em especial a sua razão de ser e os requisitos de que a citada disposição legal faz depender aquela imputação. Porquê imputar, “independentemente de culpa”, ao comitente factos cometidos por um seu dependente? É esta a primeira questão com que nos deparamos, e à qual ensaiaremos uma resposta mais adiante³⁹.

Não obstante, e como acima dissemos numa referência geral, a responsabilidade do comitente busca a sua origem histórica, e mesmo lógica, numa responsabilidade própria — pessoal — do comitente. Essa responsabilidade traduzir-se-ia na violação dos deveres de diligência na escolha, na orientação e na vigilância dos seus dependentes. Por causa da sua negligente escolha, incorrectas instruções ou deficiente vigilância, o comissário causou danos a um terceiro. Aqui a imputação ao comitente não passa de uma imputação directa fundada na sua escolha, instruções e/ou vigilância. Note-se que esta configuração não é, de todo, excluída pelo nosso sistema jurídico. Simplesmente, é uma hipótese cuja análise se reconduz ao âmbito da responsabilidade por factos ilícitos, e por isso escapa ao objecto do nosso estudo que se quer tão só sobre a responsabilidade objectiva prevista no art. 500 do CC.

1.8. Responsabilidade Contratual versus Responsabilidade Extracontratual

³⁷REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n° 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, n° 99, de 25 de Novembro, 1966

³⁸COSTA, Júlio de Almeida Mário, *Direito das Obrigações*, 9ª Ed., revista e aumentada, Almedina Editora, 2004. pág. 565

³⁹REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n° 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, n° 99, de 25 de Novembro, 1966

Por outro lado, cumpre esclarecer que visamos neste trabalho tão-só estudar o problema no âmbito da responsabilidade extracontratual, onde parece que manifestamente se enquadra o art. 500 do CC, uma vez que não pressupõe qualquer tipo de relação contratual ou quase contratual.

Aliás, a inexistência de relação entre o lesado e o, mediatamente, responsável comitente dificulta o estudo deste regime, mas simultaneamente desperta o estímulo para uma mais cuidada análise deste peculiar regime. Neste ponto particular da imputação da responsabilidade, os casos de responsabilidade contratual gozam de uma facilidade que inexistente no caso da responsabilidade prevista no art. 500 do CC.

De facto, no caso da existência de uma qualquer relação contratual, o fundamento da responsabilização do comitente por qualquer acto danoso de um seu dependente é patente — a própria relação de natureza contratual que é estabelecida entre o lesado e o próprio comitente, e que este incumpe. O lesado já não é rigorosamente um terceiro, mas é sim parte de uma relação jurídica voluntariamente estabelecida com o comitente.

Enfim, cabe aqui tão-só esclarecer que a finalidade e condicionalismos deste trabalho impõem-nos que nos atenhamos à matéria da responsabilidade extracontratual, deixando para outra oportunidade uma, merecida, análise cuidada do regime previsto no art. 800 do CC.

1.9. Responsabilidade Subjectiva *versus* Responsabilidade Objectiva

Da mera leitura do art. 500 do CC logo se verifica que a responsabilidade do comitente, ali prevista, é independente de culpa deste. Ou seja, independentemente do comitente ter agido com toda a diligência exigível no sentido de evitar a produção de danos na esfera de terceiros, ele torna-se, perante estes, responsável pelos actos dos seus comissários. Por isso mesmo esta é

uma responsabilidade objectiva, alegadamente fundada no risco-responsabilidade independente de culpa⁴⁰.

Preferimos esta denominação por ser mais ampla do que aquela outra de responsabilidade pelo risco que pressupõe, e cremos que de forma taxativa, a criação de um risco especial de geração de danos como pressuposto de imputação desses danos independentemente de culpa, ao passo que a responsabilidade objectiva se reporta a todos os casos de responsabilidade sem culpa incluindo a responsabilidade por acto lícitos.

E assumimos aqui a opção de qualificar a responsabilidade do comitente como responsabilidade objectiva, e já não como responsabilidade pelo risco⁴¹, uma vez que este é um tipo de responsabilidade que nos parece ir buscar a sua origem bem mais além do que à mera penalização pela criação de risco⁴².

A responsabilidade objectiva é uma manifestação dos dois últimos séculos, tendo despontado, em evolução do velho princípio de nenhuma responsabilidade sem culpa, em face de novas realidades mais complexas com o advento da indústria, das máquinas, geradoras de riscos especiais⁴³ e das novas estruturas organizativas que aquela indústria acarretou, também elas cada vez de maior densidade que permitiam diluir a responsabilidade baseada na culpa.

Apelou-se então à noção de *risco*⁴⁴, e com base no brocardo “*ubi commoda ibi incomoda*”, para subjectivizar algumas responsabilidades, tentando responder àquela criação de riscos acrescidos, estranhos ao chamado risco geral da vida, obedecendo normalmente ao critério de que quem beneficia com a criação daqueles riscos deve, ainda que não tenha culpa, indemnizar os danos resultantes da concretização daqueles riscos. De uma forma natural, e dentro dos condicionalismos históricos acima descritos, a responsabilidade objectiva

⁴⁰ ALARCÃO, Rui, *Direito das obrigações*, 1983, Coimbra, p. 244 e ss.

⁴¹ COSTA, Mário Júlio De Almeida, *Direito das Obrigações*, 4ª Edição, Coimbra, Editora, ob. cit., p. 348 e ss. e 402 a 403.

⁴² GALVÃO Sofia Sequeira, *Reflexão acerca da Responsabilidade do Comitente*, no *Direito Civil Português*, 1990, p. 52,

⁴³ GALVÃO, Sofia Sequeira, Ob. cit., p. 52

⁴⁴ VARELA, João de Matos Antunes, *Das Obrigações em Geral*, vol. I, 9ª Edição, 1998, p. 658.

desenvolveu-se essencialmente no âmbito dos acidentes de trabalho e dos acidentes rodoviários, tendo estendido o seu campo de aplicação, nos últimos 50 anos, a outras áreas de actividade, como por exemplo no âmbito da responsabilidade do produtor, da instalação de redes de gás e outros, e tendo inclusive beneficiado de alguns afloramentos no âmbito da responsabilidade contratual⁴⁵.

De todo o modo, outro princípio fundamental neste caminho foi o da “protecção do lesado”, que funda de forma determinante, as presunções de culpa que proliferaram nos sistemas jurídicos, enquanto solução de compromisso entre a responsabilidade subjectiva e a tutela dos interesses da vítima do facto danoso.

1.10. Danos Patrimoniais e não Patrimoniais.

Sabe-se que durante o transporte de pessoas e bens pode ocorrer danos a essas mesmas pessoas, que pode ser acidente rodoviário podem resultar prejuízos causadores de danos patrimoniais e não patrimoniais.

Mas antes mesmo, importa conceituar o Dano. Menezes Leitão, define Dano, em sentido real, como o correspondente à avaliação em abstracto das utilidades que eram objecto da tutela jurídica, o que implica a sua indemnização através da reparação do objecto lesado (restauração natural) ou da entrega de outro equivalente (indemnização específica). Em sentido patrimonial, o dano corresponde a avaliação concreta dos efeitos da lesão no âmbito do património do lesado (...) ⁴⁶.

A constituição da República de Moçambique no seu art. 58º nº 1, consagra o direito a indemnização como um direito fundamental e garantindo a todos os cidadãos de o exigir. Sendo assim, é importante procurarmos os meios que se podem usar para a sua efectivação. É com base

⁴⁵ GALVAO, Sofia Sequeira, Ob. cit., p 52.

⁴⁶ LEITÃO, Luis Manuel Teles de Menezes, *Direito da Obrigações*, Introdução da Constituição da Obrigações, Vol I, Almedina, 2000, P 294

neste dispositivo legal que a lei civil consagra o princípio de responsabilidade civil para a efectivação deste direito. Assim o confirma no nº 1 do art. 483 do CC:

“Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer dispositivo legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação”.

Alias, já o Código de Seabra de 1867, acolhia idêntica forma de pensar, quando, em seu art. 706º, preceituava “A indemnização pode consistir na restituição da coisa, ou do valor devido pela lesão, ou na restituição dessa coisa ou desse valor, e dos lucros que o contraente teria tirado, se o contacto fosse cumprido: neste ultimo caso, diz-se indemnização de perdas e danos.

1.10.1. Danos patrimoniais

Os danos patrimoniais são em sínteses possíveis de mensuração pecuniária e indemnização. De forma generalizada as lesões afectas à modalidade dizem respeito aos bens materiais ou à capacidade e condições de sua produção. Envolvem situações em que é possível calcular as perdas e o valor delas, além da impossibilidade de ganho ou do aumento patrimonial.

Relativamente a reparação destes danos, quando resultam por exemplo na danificação, deterioração ou mesmo perda de bens do passageiro pelo transportador, o legislador adoptou, o princípio da reposição natural, consagrado no artigo 562.º do Código Civil, nos termos do qual, “ quem estiver obrigado a reparar um dano deve reconstituir a situação que existia, se não se tivesse verificado o evento que obriga a reparação.”⁴⁷

Portanto, quer com isso dizer que, se durante o transporte, o passageiro vier a ficar sem o seu bem conforme retro referido, os responsáveis (intermediário e o transportador) serão obrigados a repor o bem tal como era no inicio.

⁴⁷ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, nº 99, de 25 de Novembro, 1966

E quando esta forma de reparação não for possível, bastante ou idónea, há que lançar mão da indemnização em dinheiro, nos termos do artigo 566.º nº 1 do Código Civil, que advoga a fixação da indemnização em dinheiro, sempre que a reconstituição natural não seja possível, não repare integralmente os danos ou seja excessivamente onerosos para o devedor.⁴⁸

Nesta última situação, quanto da indemnização por danos patrimoniais, é fixada pelo juiz da causa, de acordo com a teoria da diferença, consagrada no nº 2 do artigo 566º do Código Civil, a qual a indemnização tem como medida, em princípio, a diferença entre a situação patrimonial real do lesado na data mais recente que puder ser atendida pelo tribunal e a situação hipotética que teria nessa data, se não tivesse ocorrido o facto lesivo gerador do dano. A data mais recente a ser atendida pelo Julgador é a do encerramento da discussão, prevista no artigo 663.º do CPC.

1.10.2. Danos emergentes

A indemnização por danos emergente é a que frequentemente, é atendida pelos Tribunais no ordenamento jurídico moçambicano, uma vez que, o seu cálculo obedece, em princípio, a uma pura operação aritmética.

Entretanto, os julgadores ao tomar a sua decisão têm em conta as despesas, o valor do bem em causa são as despesas médicas e medicamentosas, despesas de funeral, se em causa tiver sofrido ser humano. Se estiver em causa um bem, como viatura e outros, atende-se as despesas para a sua reparação ou reposição.

Importa referir que essas despesas devem ser devidamente comprovadas por documento credível, como facturas, recibos e outros meios que possam justificar o valor da causa deduzido no pedido cível.

⁴⁸ Ibidem

1.10.3. Lucro Cessante

No ordenamento jurídico moçambicano, os pedidos relativos ao lucro cessante, não são frequentemente atendidos, apesar das vítimas de acidentes rodoviários, principalmente, aqueles cuja viatura envolvida no acidente, seja fonte de geração de renda, como os transporte de carga e passageiros e táxis.

Como se referiu no capítulo primeiro deste trabalho, por nesta modalidade incluir os benefícios que o lesado deveria ter obtido e não obteve, o seu cálculo é uma operação delicada, de difícil solução, porque obriga a ter em conta a situação hipotética em que o lesado estaria se não houvesse sofrido a lesão, o que implica uma previsão, pouco segura, sobre dados verificáveis no futuro.

Por isso, quando o Juiz tiver de atender a indemnização baseada no lucro cessante, é deve calcular segundo critérios de probabilidade ou de verosimilhança, de acordo com o que, em cada caso concreto, poderá vir a acontecer, pressupondo que as coisas seguem o seu curso normal; e se mesmo assim não puder apurar-se o seu valor exacto, o tribunal dever julgar segundo a equidade.⁴⁹

1.10.4. Não patrimoniais

Por seu turno, os danos não patrimoniais, consistem no sofrimento causado pela ocorrência do prejuízo provocador de abalo emocional, diante de situação de perda irreparável, pela impossibilidade de retorno ao *status quo* anterior ao acidente. Há que se afirmar que o dano moral não é o mero desprazer ou aborrecimento quotidiano advindos de pequenos contratempos. Como afirma Américo Marcelino, é necessário que o dano seja “ [...] juridicamente relevante.”⁵⁰No tocante à determinação do *quantum* da indemnização do dano não patrimonial,

⁴⁹ Ibidem, p.

⁵⁰ MARCELINO, Américo - *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*. 2008, p. 391.

a lei aponta nitidamente para uma valoração casuística, orientada por critérios de equidade (art.º 494, ex-vi artº 493, 1ª parte, do Código Civil).

1.10.5. Dificuldade de avaliação dos danos não patrimoniais

A avaliação de danos não patrimoniais para efeitos de indemnização se figura bastante difícil, sobretudo quando decorrente de acidente de viação em que o passageiro é vítima. Poucas não são as vezes em que juízes encontram soluções indemnizatórias díspares para situações semelhantes.

Daí que a jurisprudência, ao longo dos anos, venha tentando encontrar um rumo orientador que evite tais divergências.

Ainda assim, existem danos cuja natureza imaterial a torna difícil a sua avaliação pecuniária, senão mesmo impossível, que dentre outros, o dano por morte de determinada pessoa, resultado de acidente em transporte de passageiro e bens.

A determinação dos quantos para este tipo de danos merece a maior atenção por parte do juiz, uma vez os montantes quem têm sido apurados pelos tribunais moçambicanos, apesar de terem vindo a aumentar, continuam a baixos, se comparados com a jurisprudência Portuguesa, não se aproveitando todas as potencialidades dos critérios enunciados no Código Civil, mas antes variando casuisticamente, de acordo com a sensibilidade de cada Juiz.

A dificuldade agrava-se sempre que os danos não patrimoniais resultam da violação de direitos de personalidade, porque neste caso se coloca em causa o “núcleo basilar de bens pessoais juridicamente reconhecido”⁵¹.

⁵¹ MENEZES CORDEIRO, *Tratado de Direito Civil – Parte Geral*, Tomo I, 3.ª edição, 2007, p. 204

Com efeito, na fundamentação das decisões judiciais de 1.ª instância relativas à responsabilidade civil por danos não patrimoniais, a indemnização não é calculada de forma rigorosa.

1.10.6. Critérios de Cálculo da Indemnização Sancionatória ou do Montante Punitivo

A ponderação do juízo de equidade, do valor da indemnização por danos não patrimoniais sofridos pelo lesado, pressupõe a apreciação da influência que os factores estabelecidos no artigo 494.º do Código Civil, são susceptíveis de assumir na graduação da medida da quantia pecuniária a arbitrar. São eles a equidade, o grau de culpabilidade do agente, a situação económica do agente e do lesado, e as demais circunstâncias do caso.

O n.º 1 do artigo 496.º do CC, sob a epígrafe "Danos não patrimoniais", prevê expressamente que: "na fixação da indemnização deve atender-se aos danos não patrimoniais que, pela sua gravidade, mereçam a tutela do direito"⁵².

E o n.º 3 do mesmo preceito legal enuncia: - "(o) montante da indemnização será fixado equitativamente pelo tribunal, tendo em atenção, em qualquer caso, as circunstâncias referidas nos artigo 494.º" e 496.º, n.º 3 primeira parte, ambos do CC;.

Parece-nos que da leitura do n.º 3 do art. 496.º resulta cristalino que a "indemnização" por danos não patrimoniais, (rectius, indemnização compensatória ou, noutros casos, indemnização punitiva) é calculada de acordo com os seguintes critérios:

- a) **Equidade:** critério orientador de todos os restantes;
- b) **Grau de culpabilidade do agente** (primeiro critério previsto no artigo 494.º);
- c) **Situação económica do agente** (segundo critério previsto no artigo 494.º);

⁵²REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n.º 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, n.º 99, de 25 de Novembro, 1966

d) **Situação económica do lesado** (terceiro critério previsto no artigo 494.º);

e) **Demais circunstâncias do caso** (quarto critério previsto no artigo 494.º, o qual é, em rigor, uma cláusula aberta, que dá ampla liberdade à justiça do caso concreto, a cargo do labor jurisprudencial).

1.10.7. Juízo de Equidade

Iniciando da antiguidade, desde o pensamento grego que por equidade se entendia, a justiça do caso concreto. Gilberto Correia, argumenta que, “a ideia de equidade representa uma noção antiga trabalhada subtilmente por Aristóteles na sua célebre obra ética *Nico mano*. Nesta, Aristóteles caracterizava a equidade como uma forma superior de justiça revestida essencialmente de uma função rectificadora da justiça legal. Explica que, em virtude a lei ser universal, existem casos em que a universalidade a sua correcta aplicação casuística”⁵³.

Em outras palavras quer dizer, para Aristóteles, a equidade é sinónimo de justiça do caso concreto, querendo com isto significar que, na aplicação da lei, deve atender-se as condições concretas de cada caso.⁵⁴

A equidade aqui referida, destina-se, certamente, a suavizar os rigores da aplicação cega da lei, e a humanização do direito.

Gilberto Correia enfatiza que, a equidade não é, no nosso ordenamento jurídico, fonte imediato do Direito, más sim, fonte mediata, buscando fundamento no artigo 4º al. a) do CC, nos termos do qual, os tribunais só devem resolver litígios com base na Equidade sempre que haja disposição legal que o permita ⁵⁵.

⁵³CORREIA, Gilberto, *Da Responsabilidade Civil por Danos não Patrimoniais no Ordenamento Jurídico Moçambicano*, Qualitymark editora, Maputo, 2020, p. 221

⁵⁴ROCHA, Isabel, et. Al., *Direito*, 12º ano, Porto Editora, Pag. 30

⁵⁵CORREIA, Gilberto, *Da Responsabilidade Civil por Danos não Patrimoniais no Ordenamento Jurídico Moçambicano*, Qualitymark editora, Maputo, 2020, p. 221.

No caso vertente, da determinação dos quantos por dano não patrimoniais, o nº 3 do artigo 496º do CC, autoriza expressamente ao julgador recorrer a equidade para o cálculo das respectivas compensações.

Com isto, entendemos que a equidade, é o elemento fundamental da determinação do montante da indemnização, à luz da qual todos os outros critérios devem ser ponderados, adaptando-se a regra ao caso concreto, de acordo com critérios de justiça.

O já citado nº.3 do art. 496.º do CC ao consagrar que o montante ressarcitório deva ser fixado por recurso à equidade, remete que se atenda às circunstâncias previstas no artigo. 494.º Do CC, sob epígrafe, “limitação da indemnização no caso de mera culpa”, nos termos do qual, quando a responsabilidade se fundar na mera culpa, poderá a indemnização ser fixada, equitativamente, em montante inferior ao que corresponderia aos danos causados, desde que corresponderia aos danos causados, desde que o grau de culpabilidade do agente, a situação económica deste e do lesado e as demais circunstâncias do caso que justifiquem⁵⁶.

Entretanto, neste preceito legal, o legislador autoriza que o dano reparável não coincida com o dano efectivamente verificado, fixando-se, por recurso à equidade, em montante inferior àquele, por se verificarem determinadas circunstâncias já referidas (o grau de culpabilidade do agente, a situação económica, tanto do agente, como do lesado, e demais circunstâncias.

A convocação de um processo equitativo para a determinação do montante de danos não patrimoniais impõe-se pela natureza distintiva dos mesmos - como vimos acima, o dano não patrimonial caracteriza-se por ser consequência da lesão de interesses imateriais, cuja peculiaridade é a insusceptibilidade de avaliação pecuniária – sendo impossível fazê-lo pelo processo de subtracção da teoria da diferença.⁵⁷

⁵⁶ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei nº 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, nº 99, de 25 de Novembro, 1966

⁵⁷ ALBUQUERQUE, Matos, *Reparação por danos não patrimoniais*: inconstitucionalidade da relevância da situação económica do lesado., p. 212. Citado por ASSUNÇÃO, Ana Gabriela Lacerda, *O Dano Não Patrimonial e a Pessoa Colectiva*, Lesada: Reflexões sobre a Tutela de Interesses Imateriais, Coimbra, 2017, p.81

Importa referir que a lei ao autorizar o julgador o recurso ao juízo da equidade não está a permitir que este se ateia às alegações das partes como critério da fixação do montante da compensação por danos não patrimoniais.

Gilberto Correia, defende que nem faria sentido que assim fosse, uma vez que a indicação do montante compensatório as partes interessadas recorrerão a critérios altamente subjectivos e produzirão propostas condicionadas e inflamadas pelos seus interesses egoístas, podendo haver exageros das duas partes⁵⁸.

Teríamos por um lado o lesado a pedir montante para indemnização por danos não patrimoniais bastantes altos e, por outro, o causador do dano que se por ventura aceitasse que sobre ele recaia o dever de compensar, optaria por valores de compensação relativamente baixos.

Dai que se desaconselha que o juiz recorra à pedidos propostos pelas partes, aliás, Gilberto Correia, afirma que se tal acontecesse, o julgador estaria a violar o critério da equidade, e por conseguinte perpetrar graves injustiças em função do subjectivismo exacerbado e do conflito de interesses das partes ⁵⁹.

1.10.8. Grau de Culpabilidade do Agente

Ao se prever que o agente tenha actuado com dolo ou mera culpa, a lei impõe a verificação da culpa como pressuposto da responsabilidade civil, considerando excepcionais os casos de responsabilidade sem culpa, conforme consagra o artigo 483, nºs 1 e 2 do CC.

De igual modo, não poderia haver lugar a fixação de valor de indemnização por danos não patrimoniais, se sobre o agente não recaísse alguma culpa.

⁵⁸ CORREIA, Gilberto, *Da Responsabilidade Civil por Danos não Patrimoniais no Ordenamento Jurídico Moçambicano*, Qualitaymark editora, Maputo, 2020, p.228

⁵⁹ Ibidem, p, 228

Portanto, o que seria então a culpa? F. Cunha Leal Carmo, define a culpa como “imputação psicológica do acto ao agente, ou seja atribuição do acto das suas consequências ao agente, imputação é feita pela lei com base em determinado estado psíquico do agente”⁶⁰.

Para Menezes Leitão, a culpa é o juízo de censura ao agente por ter adoptado a conduta que adoptou, quando de acordo com o comando legal, estaria obrigado a adoptar conduta diferente.⁶¹

A culpa pode configurar duas modalidades, a saber: dolo e negligência. O dolo para efeito de responsabilidade civil corresponde a intenção do agente de praticar o facto. Já na negligência não se verifica essa intenção, mas o comportamento do agente não deixa de ser censurável em virtude de ter omitido a diligência a que estava legalmente obrigado.⁶²

Para Barbosa, considerar a culpabilidade do agente como critério de fixação dos quantos compensatório é a manifestação mais concreta de uma finalidade compensatório punitivo da responsabilidade civil por danos não patrimoniais - além da meramente reparatória que a caracteriza em primeira linha.⁶³

A culpa deve, assim, ser apreciada segundo o critério de um *bónus pater famílias*, colocado nas concretas circunstâncias em causa, e não segundo o critério do próprio agente, conforme estabelece o nº 2 do artigo 487º do CC.

Tal impõe que se determine previamente a conduta exigível a um homem médio de boa formação e boa conduta, colocados naquelas circunstâncias, isto é, tendo em conta a concreta situação do agente.

⁶⁰ CARMO, F. Cunha Leal, *Dicionário Jurídico, Contratos e Obrigações*. V1. I, Escolar Editora, Lisboa, 2013, p.76

⁶¹ LEITÃO, Luís Manuel Menezes Teles de Menezes, *Direito da Obrigações* – Introdução das Constituição das Obrigações, VI I, Almedina, 2000, p. 323

⁶² *Ibidem*, p.325

⁶³ LEITÃO, Luís Manuel Menezes Teles de Menezes, *Direito da Obrigações* – Introdução das Constituição das Obrigações, VI I, Almedina, 2000, p. 323

De seguida, há que analisar a conduta adoptada pelo agente, a concreta acção ou omissão, por comparação com a conduta exigível nas concretas circunstâncias em causa, com vista a verificar se omitiu o comportamento devido e, em caso afirmativo, se o fez voluntariamente.

Neste contexto, a compensação a ser atribuída ao lesado ou a pessoa há quem cabe esse direito, será maior se a intensidade da culpa do agente for maior.

Gilberto Correia, reforça que a responsabilidade civil não pode – nem deve - ficar indiferente a situações em que o agente tenha voluntariamente causado danos não patrimoniais considerados graves na vítima ou tenha agido com imprudência ou desconsideração e desse comportamento tenham resultado danos graves para outrem.⁶⁴

Releva o grau de culpabilidade do agente, as duas modalidades, já anunciadas anteriormente, da culpa em sentido amplo a que se refere o artigo 483.º, n.º 1 do CC., sendo que no dolo, a imputação do ato ilícito ao agente assume maior gravidade, por ser mais intensa a intervenção da vontade, dado que o agente prevê sempre e aceita o resultado ilícito, o que não sucede na negligência, em que o agente não prevê ou, caso preveja, não aceita tal resultado.

É entendimento de Gomes que em determinados casos, a extensão do dano não patrimonial pode depender do grau de culpabilidade do agente, mostrando-se as consequências do ato lesivo mais gravosas, isto é, o sofrimento da vítima mais intenso, em função da intenção do lesante. Nestas situações, poderá o montante indemnizatório a arbitrar ser elevado para valores superiores aos habituais para o tipo de lesão em causa; tal acréscimo, porém, não depende de uma autónoma consideração do grau de culpabilidade do lesante na determinação da indemnização, mas sim das consequências do grau de culpa na extensão do dano⁶⁵.

⁶⁴ CORREIA, Gilberto, *Da Responsabilidade Civil por Danos não Patrimoniais no Ordenamento Jurídico Moçambicano*, Qualitymark editora, Maputo, 2020, p.236

⁶⁵ GOMES, Júlio, “*Uma função punitiva para a responsabilidade civil e uma função reparatória para a responsabilidade penal?*”, Revista de Direito e Economia, ano XV (1989), p. 108. Citado por LEITE, Ana Margarida Carvalho Pinheiro Leite, *A Equidade na Indemnização dos Danos não Patrimoniais* Dissertação, 2015.p. 38

Salvo estas situações, em que o grau elevado de culpabilidade contende com a extensão do dano, na generalidade dos casos, a consideração da culpa do lesante só poderá ter como efeito a redução equitativa do montante a arbitrar.

Por esses todos motivos expostos, estamos de acordo que o julgador para decidir sobre a compensação à vítima por danos não patrimoniais, deve cuidadosamente ponderar o grau de culpabilidade do agente. Deste modo, o julgador só pode reduzir equitativamente a indemnização em casos de extrema desproporção entre a culpabilidade do agente e a gravidade dos danos não patrimoniais.

1.10.9. A Situação Económica do Agente e do Lesado

A situação económica do agente e do lesado é um dos elementos que deve ser tido em consideração na fixação de compensação por danos não patrimoniais. Aliás, da remissão constante do artigo 496.º, n.º 4, para o artigo 494.º do Código Civil nota-se que o legislador pretendeu que o quantos da indemnização fosse pelo aplicador da lei equitativamente arbitrado, todavia, tendo em atenção a situação económica tanto do agente quanto do lesado.

Esta imposição legal impede, certamente aquelas situações em que o julgador entenderia eventualmente, gravosa a culpabilidade de um determinado agente economicamente carente, e aplicar um montante que transcenda de longe a sua capacidade financeira.

Teríamos aqui, uma situação em que este agente, depois de condenado no pagamento da compensação por danos não patrimoniais, não teria como o fazer, por insuficiência de meios económicos, e por outro lado, o lesado não veria a sua dor, a sua angústia reparada, aparentando, o agente impune, literalmente impune.

Por isso, é que, não é de se admirar, que sobre danos não patrimoniais de natureza idêntica recaia, valor de compensação diverso, devido à situação económica dos agentes diferenciada, facto que pode justificar o tratamento diferenciado.

Este critério é consentâneo com o princípio da igualdade, consagrado no artigo 35º da CRM, nos termos do qual, todos os cidadãos são iguais perante a lei, gozam dos mesmos direitos e estão sujeitos aos mesmos deveres (...).⁶⁶

Partindo do princípio de que se deve considerar os iguais de forma igual, então, uma consequência deste entendimento é, precisamente, que ninguém seja tratado de forma diferente, sem uma justificação ou fundamento razoável.

Portanto, interligado com o princípio da igualdade encontra-se, justamente, o princípio da proibição da discriminação.

Daqui decorre não ser de aceitar que, a dois lesados em condições semelhantes, seja arbitrada indemnização de montante diverso em função da sua diferente situação económica ou da diversa relação entre tal situação e a situação económica do lesante respectivo.

Mas, este princípio da igualdade consiste igualmente em tratar de forma igual o que é igual, e de forma diferente o que é diferente, na medida da própria diferença.

Em última análise, a igualdade enraíza-se na ideia ou premissa de que todos os seres humanos são iguais quanto à sua dignidade humana e, conseqüentemente, iguais em todas as dimensões que a dignidade assume na sua vida.⁶⁷

É importante reter a ideia de que não é permitido o tratamento diferenciado de situações iguais, sem um fundamento válido que justifique esse tratamento desigual, sendo, à luz dos princípios da igualdade e da proibição da discriminação, proibido o tratamento diferenciado arbitrário e violador da dignidade humana. E se tal acontecer, estaremos inequivocamente perante uma situação de discriminação.

⁶⁶ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Lei nº 1/2018, de 12 de Junho, *Lei da Revisão Pontual da Constituição da República de Moçambique*, in Boletim da República, I Série, nº 115, de 12 de Junho, 2018, art. 35

⁶⁷ [www.prinhttps://igc.fd.uc.pt > timor > pdfs > cap_VPD](https://www.igc.fd.uc.pt/timor/pdfs/cap_VPD), *Os Direitos Fundamentais em Timor-Leste*, p. 371,

É importante recordar que a reversibilidade por danos não patrimoniais não visa reconstituir a situação que existia, se não tivesse ocorrido o evento causador do dano, pois visa sim, compensar a dor do lesado, portanto, é uma compensação com carácter psicológico.

A nossa lei é vaga relativamente à, que elementos devem ser tidos em conta para à determinação da situação económica tanto do agente, como do lesado, daí que o juiz deve, em cada caso concreto, encontrar os factores relevantes para o efeito.

Contudo, para se aferir a real situação económica do agente, podemos nos inspirar no Acórdão nº 383/2012 do Tribunal Constitucional Português, que para o efeito teve em conta, aos rendimentos auferidos pelo sujeito, o seu património, as despesas com o seu sustento e os seus encargos, bem como os seus deveres jurídicos de assistência, não se mostrando suficiente a consideração dos rendimentos declarados à administração fiscal⁶⁸.

Na verdade, não nos opomos a ideia segundo a qual, na determinação do montante indemnizatório, prevalece, o direito do lesado, a que a indemnização por danos não patrimoniais seja fixada tendo em conta, sim, o direito do lesado e ponderada a situação económica das partes.

1.10.10. As Demais Circunstâncias do Caso

Os artigos 496º, nº 4 e 494º do Código Civil, clarificam que o julgador na fixação do montante da indemnização devido por danos não patrimoniais, deve ter em conta além, do concreto dano e do grau de culpabilidade do agente, as demais circunstâncias do caso.

Ora, as demais circunstâncias do caso, a que o julgador poderá ponderar para a fixação da compensação, são apresentadas por Ana Margarida Carvalho Pinheiro Leite: i) a existência de

⁶⁸ www.tribunalconstitucional.pt. Relativamente à forma de determinação do rendimento mensal, o Tribunal Constitucional, no acórdão n.º 383/2012 (Catarina Sarmento e Castro), de 12-07-2012 (processo n.º 437/10 – 2.ª Secção) -

contrato de seguro de responsabilidade civil; ii) o enriquecimento do agente; iii) as flutuações do valor da moeda; iv) a idade da vítima; v) a compensação de vantagens ⁶⁹.

No trabalho em apreço iremos nos ater na análise de apenas duas delas, nomeadamente, a existência de contrato de seguro e o enriquecimento do agente. Assim temos:

1.10.11. A Existência de Contrato de Seguro

A existência de contrato de seguro de responsabilidade civil, permite a transferência da responsabilidade para a Seguradora, isto significa dizer que em caso de acidente rodoviário, o risco é transferido do lesante à Seguradora que é obrigada a ressarcir o lesado por danos não patrimoniais.

Pode-se ler de Ana Margarida Carvalho Pinheiro Leite o seguinte:

“Assumindo contratualmente a seguradora a responsabilidade do seu segurado ou das demais pessoas cuja responsabilidade esteja garantida pelo contrato de seguro, aquela responde na medida em que estes forem responsáveis. A transferência da responsabilidade operada por força do contrato de seguro não altera a medida daquela responsabilidade ⁷⁰.

Esta autora é de opinião que, quando haja o contrato de seguro, a consideração da situação económica do lesante no âmbito da determinação do montante indemnizatório, é imediatamente afastada.

Ela sustenta o seu posicionamento afirmando que, a referência, do artigo 494.º do CC, àquela situação económica, na sua relação com a do lesado, respeita ao próprio agente e não à seguradora para a qual tenha sido transferida a responsabilidade civil, pelo que, existindo

⁶⁹ LEITE, Ana Margarida Carvalho Pinheiro Leite, *A Equidade na Indemnização dos Danos não Patrimoniais*, Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2015. pág. 42

⁷⁰ Ibidem, pg.42

contrato de seguro, não há que atender, na determinação do montante indemnizatório, nem à situação económica do lesante, nem à da seguradora.

Posicional mente este, com o qual estamos plenamente de acordo, uma vez que nos contratos de Seguro já estabelecem parâmetros do valor para a compensação em casos de ocorrência do sinistro ou evento pelo qual incide o contrato de seguro.

1.10.12. O Enriquecimento do Agente

O enriquecimento do agente é um dos elementos que deve ser atendido pelo julgador quando pretende determinar o valor de compensação da vítima por danos não patrimoniais.

Este elemento veda exageros, que podiam eventualmente ser protagonizados por intervenientes processuais, nomeadamente, o lesado e julgador, em detrimento do lesante. Ana Margarida Carvalho Pinheiro, vê a “necessidade de remoção do lucro obtido pelo lesante como um importante meio de dissuasão de uma actuação violadora de direitos alheios” ⁷¹.

Nos Estados Unidos da América são frequentes pedidos de indemnização por danos não patrimoniais milionários, até porque entre nós, através dos meios de comunicação social, acompanhamos casos de pedidos de indemnização de valores exorbitantes que denotam clara intenção de enriquecimento injustificado.

Só para elucidar o que estamos a dizer, é o mediatizado caso que ocorreu numa das secções cíveis do Tribunal Judicial da Província de Nampula, em que a vítima, pedia uma indemnização por danos não patrimoniais milionário à uma companhia de transporte de passageiros e mercadoria, por ter lhe sido amputada um dos membros, na sequência de um acidente rodoviário do tipo capotamento. O desfecho do caso não foi tornado público. (Este pedido foi feito no âmbito de responsabilidade civil contractual).

⁷¹ Ibidem, pg. 43

A probabilidade de a indemnização a prestar ao lesado vir a ser de montante inferior ao lucro emergente da conduta lesiva, pode levar o lesante a optar por tal actuação, por se mostrar economicamente vantajosa. A remoção do enriquecimento – levando em conta, no respectivo cálculo, as despesas e as perdas do lesante – não constitui, por si só, uma punição, a qual sempre exigiria o pagamento de montante superior às vantagens obtidas, mas retira efeito económico útil à prática do ato ilícito, constituindo importante factor de prevenção, geral e especial.

Não obstante a eficácia da remoção do lucro do lesante como factor de prevenção de actos lesivos, mostram-se limitados os efeitos da consideração deste elemento, no âmbito do cálculo da indemnização devida ao lesado, dado que a indemnização assume uma função essencialmente compensatória.

Encontrando-se o montante devido limitado pelo valor correspondente à compensação do dano, ainda que o enriquecimento do agente ultrapasse tal valor, só será removido na medida do dano

Por seu turno Jucir Vargas, na sua dissertação, para além de todos aqueles critérios que previamente indicamos, avança com outros, como a intensidade ou gravidade da lesão e suas repercussões pessoais e sociais, bem como a orientação jurisprudencial e doutrinal em casos que guardem alguma similaridade ⁷².

O autor, retro citado, faz alusão, igualmente do comportamento dos agentes, em que defende que o comportamento das pessoas envolvidas na relação de lesionado e leccionador também é um factor muito importante na análise do julgado, quando do valor definido a ser arbitrado a título de indemnização por danos morais ⁷³. Avança ainda que, pode ocorrer casos em que o lesionado, com má fé, pré medite crie uma situação que provoque dano para locupletar-se dele ⁷⁴.

⁷² VARGA, Jucir, *Dano Moral e sua Reparação: A Quantificação Indemnizatória*, Universidade de Utajai, Brasil, 2004, p. 49

⁷³ Ibidem, p.49

⁷⁴ Ibidem, p.50

Neste caso, é nosso entendimento que o julgador precisa de uma investigação profunda para tomar uma decisão sábia e justa.

Portanto, relativamente aos casos em que há culpa concorrente, entre o agente e o lesado, Sílvio de Salvo Venosa, entende que a responsabilidade e consequente indemnização, são repartidas, podendo as fracções da responsabilidade ser desiguais⁷⁵.

Todavia, o artigo 570º do CC é claro quanta a essa matéria, ao referir que quando um facto culposo do lesado tiver concorrido para a produção ou agravamento dos danos, caberá ao tribunal determinar, com base na gravidade das culpas de ambas as partes e nas consequências que delas resultaram, se a indemnização deve ser totalmente concedida, reduzida ou mesmo excluída⁷⁶.

Um outro elemento a ser observado pelo julgador para a fixação da compensação por danos não patrimoniais, é a intensidade e a duração da lesão, resultado do acto causador do dano.

Jucir Vargas reconhece o facto de ser bastante difícil a tarefa de aferir com precisão a intensidade da lesão que permitirá determinar o quantos indemnizatório por danos não patrimoniais, exigindo bastante experiência e perspicácia para nota-lo adequadamente.

Santos citados por Venosa, subsidia que a magnitude da lesão há-de ser verificada. Sempre. Uma lesão física que possa ser sanada, evidente que não será considerada da mesma forma que um dano estético causador de amputação de uma perna. A permanência da lesão no indivíduo ou a sua enfermidade, serve para orientar o julgador, porque se a lesão permanecer de forma indelével, a dor é mais intensa.

⁷⁵ VENOSA, Sílvio de Salvo, Direito Civil, *Responsabilidade Civil*, 3ª Edição, Atlas, São Paulo, 2003, p. 40 citado por VARGA, Jucir, *Dano Moral e sua Reparação: A Quantificação Indemnizatória*, Universidade de Utajai, Brazil, 2004, p. 52

⁷⁶ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n° 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, n° 99, de 25 de Novembro, 1966

Cá entre nós, isto é, concretamente nos tribunais por onde o autor do presente trabalho pode assistir sessões de audiências de discussão e julgamento, e que na introdução fizemos referência, importa enfatizar que, a avaliar pela forma como a produção de prova é realizada, arriscamos em afirmar que o critério da intensidade e duração da dor, não tem sido levado a sério pelo julgador.

Nos nosso entender, para o caso em que a vítima, apesar de a lesão ser aparentemente notória, tenha ficado com um dos lados laterais paralisado, era sim, imprescindível, que houvesse no processo, um relatório médico bastante elaborado, que detalhasse o histórico do lesado, que permitiria estabelecer uma conexão entre o acidente e a sua situação actual. Pode ser que, o lesado tivesse antes sofrido um acidente que o fez ficar parcialmente paráltico, e que este último tenha eventualmente agravado. Assim, pode haver uma situação de aproveitamento do último incidente para tirar partido.

Ainda assim, Cleiton Reis, destaca que, não é difícil distinguir algumas situações diversas para efeito de aferição da magnitude de dano, cita o exemplo da morte de um filho, que representa uma dor profundamente íntima, superior à angústia decorrente da devolução indevida de um cheque por negligência funcional do banco⁷⁷.

1.11. Negócio Jurídico

Para o Professor Heinrich⁷⁸, define Negócio jurídico como sendo uma declaração de vontade privada que visa a produção de um efeito jurídico que se verifica conforme a ordem jurídica por ter sido querida pelas partes. São três os pressupostos para que uma declaração de vontades possa produzir efeitos jurídicos: a vontade, a garantia e a declaração. O professor

⁷⁷ REIS, Cleiton. *Avaliação do Dano Moral*, 3ª Ed. Forense, Rio de Janeiro, 1998, p.101, citado por VENOSA, Sílvio de Salvo, *Direito Civil, Responsabilidade Civil*, 3ª Edição, Atlas, São Paulo, 2003, p. 57

⁷⁸ HOSTER, Heinrich Ewald, *A Parte Geral do Código Civil Português*, teoria Geral do Direito Civil, Livraria Almedina, Coimbra, 1992, pág. 417

Bogaio⁷⁹, elenca apenas dois pressupostos essenciais para que possa se produzir os efeitos jurídicos: a vontade e a garantia.

1.12. Classificação dos negócios jurídicos

a) Negócios jurídicos unilaterais.

São aqueles em que há apenas uma declaração de vontade de um lado ou varias declarações de vontade paralelas de um lado, sendo a regra, a não dependência da aceitação ou concordância de uma outra parte.

b) Negócios jurídicos plurilaterais

São as declarações constituídas de duas ou mais declarações de vontade, oriundos de dois ou mais lados e cujos sentidos se encontram e convergem.

c) Negócios jurídicos bilaterais

Constituem os contratos em especial disciplinados no Direito das obrigações. O seu conteúdo e as obrigações daí resultantes, distinguem-se os contratos bilaterais, aqueles que podem ser sinalagmáticos ou bilaterais imperfeitos e, os contratos unilaterais, aqueles que geram obrigações apenas para uma das partes.

1.13. Contrato Comercial

“É o acordo de vontades, celebrado entre duas ou mais partes, no exercício da sua actividade empresarial, visando criar, alterar ou extinguir direitos e obrigações”⁸⁰

⁷⁹ CONSTANTINO, Gilberto Bogaio, ob cit, pág. 180

⁸⁰ REPÚBLICA DE MOCAMBIQUE, Decreto-Lei n°3/2022 de 25 de Maio, *Regime Jurídico dos Contratos Comerciais*, in Boletim da Republica, I Serie, n.º 99, de 25 de Maio, n° 1 do artigo 1.

1.14. Contrato de Transporte

Contrato de transporte consiste na convenção mediante a qual uma pessoa se obriga a conduzir pessoas ou bens de um lugar para o outro, mediante retribuição⁸¹. Conforme o instrumento legal que temos vindo a citar, o transporte pode efectuar-se por via terrestre, marítima, fluvial, lacustre, ferroviária e aérea. O transporte de bens abrange o período decorrido desde que firam confiadas ao transportador até o momento em que forem por este entregues no lugar convencionado. O transportador é responsável pela condução do passageiro, são e salvo, nas condições de comodidade acordadas, para o lugar de destino.

O dispositivo legal determina que “O transportador é responsável pelo acidente ocorrido que atinja a pessoa do passageiro e pela perda ou danos na bagagem que lhe foi confiada pelo passageiro, salvo se resultar de causa que não lhe seja imputável”⁸²

1.15. Contrato de prestação de serviço

“Contrato de prestação de serviço consiste na convenção mediante a qual uma parte, o prestador de serviços, se compromete a prestar um ou mais serviços a outra parte, o cliente ou receptor de serviços, com ou sem retribuição”⁸³

1.16. Convite para realizar proposta

Ocorre quando uma proposta é dirigida a destinatários indeterminados ou indetermináveis para realizar propostas. Qualquer proposta, realizada por meio de uma ou mais comunicações electrónicas, que não seja dirigida a uma ou mais partes específicas, mas que seja geralmente acessível a qualquer destinatário que faça uso de sistemas de informação, é considerada um convite

⁸¹ Ibidem, artigo 430

⁸² Ibidem, n° 2, artigo 438

⁸³ Ibidem, artigo 268

para a realização de propostas, salvo se o proponente manifestar claramente a sua vontade em se obrigar no caso de aceitação”⁸⁴.

1.17. Contrato Electrónico

“Contrato electrónico consiste na convenção mediante a qual as respectivas propostas e aceitação são feitas através de meios electrónico ou mensagem de dados”⁸⁵.

1.18. Empresário

Conforme ensina o novo Código Comercial⁸⁶, empresário é aquele que exerce, profissional e habitualmente, actividade comercial. Pode ser individual ou sociedade empresarial.

1.19. Figuras afins do Empresário

a) Mandatário Comercial: para o Professor Manuel Guilherme⁸⁷, traduz-se na prática de um ou vários actos de comércio realizados pelo mandatário e que produzem uma serie de efeitos jurídicos na esfera do mandante. Não é empresário comercial, apenas pratica actos comerciais a título profissional, sendo que o faz em nome do mandante. Contrato de Mandato Comercial é o “contrato que consiste na convenção mediante a qual uma parte, o mandatário, se obriga a praticar um ou mais actos jurídicos por conta da outra, o mandante”⁸⁸.

⁸⁴ Ibidem, n° 2 artigo 51

⁸⁵ Ibidem n° 1 artigo 38

⁸⁶ REPÚBLICA DE MOCAMBIQUE, Decreto-Lei n° 1/2022 de 25 de Maio, aprova o *Código Comercial*, in Boletim da Republica, I Serie, n° 99, de 25 de Maio, art. 3°

⁸⁷ JUNIOR, Manuel Guilherme, *Manual de Direito Comercial Moçambicano*, Volume I, Escolar Editora, Maputo, 2013, pág. 64

⁸⁸ REPÚBLICA DE MOCAMBIQUE, Decreto-Lei n° 3/2022 de 25 de Maio, *Regime Jurídico dos contratos Comerciais*, in Boletim da Republica, I serie, n° 99, de Maio de 2022, art 291

Contrato de agência Comercial: “consiste na convenção mediante a qual uma parte, o agente, se obriga, de modo autónomo e estável a promover, negociar ou celebrar contratos por conta de outra parte, o principal, mediante retribuição”⁸⁹.

b) Gerente: é aquele que em nome e por conta de um empresário trata do comércio no lugar onde este empresário comercial tenha ou a peça para actuar. É aquele que sobre qualquer outra designação de acordo com os usos comerciais, se coloca na situação de tratar do comércio de outrem no lugar onde o empresário exerce a empresa ou qualquer outro lugar.

c) Comissário: trata-se de uma espécie de mandato sem representação, quando uma pessoa executa um mandato comercial sem menção alguma do mandante, o empresário comercial. O professor Manuel Guilherme, afirma que “há aqui uma vinculação do comissário que acontece em virtude de ter havido um acordo entre comissário e o comitente”⁹⁰.

d) O mediador: é autónomo do empresário comercial, age no interesse de aproximar as partes para que o negócio se concretize, não dependendo dele a sua efectivação, embora actue nesse sentido. Limita-se a criar as condições para que o contrato seja celebrado se as partes aproximadas assim o entender e o seu papel termina com a aproximação das partes.

e) Veículo por aplicativo: “é o veículo automóvel ligeiro afecto ao transporte público, licenciado pelo Município de Maputo, para oferecer serviço de transporte a usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comércio de rede”⁹¹.

⁸⁹ Ibidem, art 367

⁹⁰ JUNIOR, Manuel Guilherme, Ob Cit, pág. 65

⁹¹ REPÚBLICA DE MOCAMBIQUE, Resolução de 3 de Novembro, *Postura Sobre Veículos de Praça e por Aplicativo*, in Boletim da Republica, III série, n° 45, de 7 de Marco de 2022, artigo 1.

CAPÍTULO II: METODOLOGIA

No presente capítulo foi apresentado a metodologia usada na elaboração do trabalho, nomeadamente, método, tipo de pesquisa quanto a abordagem, tipo de pesquisa quanto aos objectivos, técnicas de colecta de dados, método de análise e técnicas de apresentação e análise de resultados.

2.1. Método

Quanto à proposta metodológica, trabalhou-se com a pesquisa bibliográfica sob o método de abordagem dedutiva – partindo-se de teorias e leis mais gerais para ocorrências de fenómenos particulares - com o objectivo de estabelecer um diálogo reflexivo entre a teoria e o objecto da investigação escolhida⁹².

Em termos práticos, analisamos em que medida a actuação do intermediados digital na relação contratual do motorista e passageiro, pode ser civilmente responsabilizado. Qual é a previsão legal da responsabilidade civil das partes no contrato de transportes.

2.2. Tipo de pesquisa quanto a abordagem

Para a realização da presente pesquisa optamos pela abordagem qualitativa, uma vez que, a preocupação, o foco não foi com a representatividade numérica, mas sim, com o aprofundamento da compreensão das variáveis ligadas à temática em estudo.

Do ponto de vista doutrinário, “A pesquisa qualitativa é caracterizada como sendo uma tentativa de compreensão detalhada dos significados e características situacionais apresentadas

⁹² MARCONI M., LAKATOS E., *Metodologia do Trabalho Científico*, 7ª edição, Atlas Editora, São Paulo, 2010, pág. 88

pelos participantes em lugar de produção de medidas qualitativas ou características comportamentais”⁹³.

O autor da pesquisa entende que este é o método adequado para pesquisas em direito, pois lida com situações da vida social com relevância jurídica, sem necessidade de quantificá-las.

2.3. Tipo de Pesquisa Quanto aos Objectivos

Quanto aos objectivos, a pesquisa que se levou a cabo, é descritiva porque faz a descrição das características do fenómeno em estudo, estabelecendo relações jurídicas entre as variáveis, nomeadamente: a responsabilidade civil do mediador digital no transporte de passageiros e mercadorias

A pesquisa descritiva é definida como “aquela que tem por objectivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenómeno ou o estabelecimento da relação entre as variáveis”⁹⁴.

As pesquisas deste tipo são as que se propõem estudar o nível entendimento dos órgãos públicos de uma comunidade, as condições de habitação de seus habitantes. Assim, analogicamente, entendemos adequar-se ao tipo de pesquisa que propomos realizar.

2.4. Técnicas de Colecta de Dados

Para a colecta de usamos dados secundários, aqueles que são obtidos por via de fontes credíveis, tais como artigos e obras científicas disponíveis nas bibliotecas e internet, legislação nacional e internacionais relacionadas ao Direito Civil, documentos, monografias, dissertações e teses. Destacamos também o recurso às entrevistas aos usuários motoristas e passageiros, proprietários dos aplicativos e a juristas.

⁹³ RICHARDSON, Jery Roberto e Colaboradores, *Pesquisa Social. Métodos e Técnicas*, 3ª Edição, Atlas editora, São Paulo, 2010, pág. 139

⁹⁴ GIL, A.C., *Método e Técnicas de Pesquisa Social*, 5ª Edição, Atlas Editora, São Paulo, 2012, pág. 28

2.5. Método de análise e Interpretação de dados

Utilizou-se se a pesquisa documental e bibliográfica para investigar factos relevantes à temática em estudo. Posteriormente, procurou-se analisar e entender dedutivamente pela adequação ou inadequação da legislação vigente a situações de responsabilização civil do intermediados digital no transporte de pessoas e bens no ordenamento jurídico moçambicano.

A análise dos dados foi feita mediante categorização construído através dos objectivos específicos da presente pesquisa junto dos princípios que norteiam o a responsabilidade civil das partes em um negócio jurídico.

Na perspectiva de Gil, “a análise tem como objectivo organizar e sumarizar os dados de forma tal que possibilitem o fornecimento de respostas ao problema proposto para a investigação”⁹⁵. Já a interpretação tem como objectivo a procura de sentido mais amplo das respostas, o que é feito mediante sua ligação a outros conhecimentos anteriores obtidos

⁹⁵ Ibidem, 2012, p. 156

CAPITULO III – APRESENTAÇÃO E RESULTADOS DA PESQUISA.

3.1. Regime Jurídico Aplicável aos transportes de pessoas e bens, por aplicativo digital em Moçambique.

Com a presente categoria de análise, pretendeu-se identificar a existência de um regime jurídico aplicável aos transportes de pessoas e bens por aplicativo digital no ordenamento jurídico moçambicano.

Do estudo realizado, constatou-se a inexistência de um regime jurídico específico que regula a actividade de transporte de pessoas e bens, por aplicativo digital em Moçambique. O que na verdade existe é o Decreto n° 35/2019, de 10 de Maio⁹⁶, que estabelece as regras para o exercício de actividade de transporte em veículos automóveis e reboques em todo o país. Este diploma legal inclui no seu artigo 4, n° 1, o transporte particular e público.

Como se depreende, o art. 11, al. a) do Decreto n° 35/2019 de 10 de Maio, estabelece as regras e os requisitos de emissão de alvará para todo o transporte público, *i e*, de passageiro e carga.

Do artigo 14 do Decreto n° 35/2019, de 10 de Maio, al. c) resulta que a competência para de emissão de Licenças de transporte urbano, transporte escolar, transporte turístico, transporte misto cuja exploração circunscreve-se às autarquias locais, enquanto al. d) do mesmo diploma legal, atribui esta competência os distritos (o transporte colectivo, praça e misto cuja exploração circunscreve-se a área sob jurisdição do distrito.

Percebe-se do dispositivo acima que, cada Autarquia local ou Governo distrital, no caso de transportes colectivo de passageiros e cargas, tem a prerrogativa de emanar a sua própria Postura Camarária que estabeleça o regime jurídico sobre licenciamento de transporte de pessoas e bens, que circulam na sua área de jurisdição.

⁹⁶ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto n° 35/2019, de 10 de Maio, *Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboques*, in Boletim da República, I Série, n° 90, de 10 de Maio.

Das buscas feitas neste trabalho, constatamos que, a Autarquia da Cidade de Maputo é a única que dispõe de uma Postura Camarária Sobre Veículos de Praça e por aplicativo (através da Resolução de 3 de Novembro)⁹⁷, a qual prevê o licenciamento de táxis por aplicativos.

3.2. Responsabilidade Civil do Intermediador Digital em Caso de Danos Causados ao Passageiro pelo Transportador

Com a presente categoria, analisamos a possibilidade da responsabilidade civil do intermediador em casos de danos causados aos passageiros pelo transportador. Na categoria anterior a presente, constatamos a ausência de uma norma jurídica específica que regula a actividade do intermediador digital de transporte de passageiro, já nesta, verificamos, a inexistência de uma norma específica que prevê a responsabilização do intermediador por aplicativo digital, nos casos de danos causados ao passageiro pelo transportador no ordenamento jurídica Moçambicana.

Considerando que, o julgador não deve não julgar e responsabilizar o intermediador digital, nos casos em que o transportador cause danos ao passageiro, é imperioso que na ordem jurídica se encontre uma legislação análoga aplicável ao caso.

Mas é importante esclarecer que, neste caso, ainda que haja uma norma aplicável por analogia, subsiste a questão de não se conhecer fisicamente o intermediador digital, pois estes, devido a ausência de uma lei que preconize o licenciamento e registo dessa actividade, pode este gozar da impunidade, ficando o transportador, a arcar com todas as consequências legais.

Assim, a Lei n° 22/2009, de 28 de Setembro⁹⁸, Lei de Defesa do Consumidor (LDC) pode ser uma alternativa, somente quando se conhece o intermediador digital, no seu artigo 14, adopta, como regra geral, o regime de responsabilidade civil objectiva para os fornecedores,

⁹⁷ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Resolução de 3 de Novembro, *Postura Sobre Veículos de Praça e por Aplicativo*, in Boletim da República, II Série, n° 45, de 7 de Março, 2022

⁹⁸ REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Lei n° 22/2009, de 28 de Setembro, *Lei de Defesa do Consumidor*, in Boletim da República, I Série, n° 38, de 28 de Setembro de 2009.

afastando, assim, a necessidade de averiguação de culpa deste como requisito para a imputação da responsabilidade.

Segundo Bruno Miragem, a objectivação da responsabilidade no direito consumidor tem como fundamento a teoria do risco-proveito, no sentido de que o fornecedor, ao desenvolver a actividade de fornecimento e obter vantagem económica desta, deve responder pelos riscos de danos que os produtos ou serviços colocados no mercado venham a causar para os consumidores⁹⁹.

Em razão do regime de responsabilidade objectiva, pode-se afirmar, por exemplo, que o transportador irá responder por danos sofridos pelo passageiro em caso de acidente de trânsito durante a prestação do serviço de transporte, ainda que a colisão não tenha ocorrido por sua culpa. Tal conclusão é, inclusive, reforçada pela regra disposta no art.º. 503 do Código Civil, que prevê que a responsabilidade do transportador por acidente não é elidida por culpa de terceiro, portanto, ela resulta de danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que a viatura não se encontre em circulação.

Além do facto de nestes casos dever operar a responsabilidade objectiva, a conjugação dos artigos 15 e 16 da Lei de Defesa do Consumidor, prevê a solidariedade entre todos os participantes da cadeia de fornecimento, independentemente de possuírem relação directa ou indirecta com o consumidor.

No Código Civil moçambicano, se por hipótese não existisse uma lei especial (LDC), aplicar-se-iam as disposições consagradas nos artigos 499 e 507.

O artigo 507 do Código Civil estabelece que se a responsabilidade pelo risco recair sobre várias pessoas, todas respondem solidariamente pelos danos, mesmo que haja culpa de alguma ou algumas.

⁹⁹MIRAGEM, Bruno, *Curso de direito do consumidor*, 8ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. E-book, citado por MAYUMI SUWA BRESSAN, in Monografia sob tema Responsabilidade Civil das Plataformas de Intermediação de Serviço de Transporte por Danos ao Passageiro, Porto Alegre, 2022, pág. 43

O rácio da responsabilização civil do intermediador digital decorre do facto da plataforma digital exercer um papel fundamental na formação do vínculo de consumo compartilhado e, por isso, é identificada como a verdadeira fornecedora dessa relação jurídica tripartida, sendo ela prestadora do serviço tecnológico de intermediação e fornecedora indirecta do serviço de transporte (prestação principal), oferecido e executado pelo motorista (fornecedor directo).

Para além disso, o valor em dinheiro cobrado ao passageiro pelo motorista, é partilhado entre o transportador e o intermediador digital.

Portanto, eis a razão pela qual o reconhecimento pela doutrina da qualificação jurídica do intermediário digital como fornecedor que automaticamente passa a ser considerado integrante da cadeia de fornecimento do serviço de transporte, ao lado do motorista, podendo ser submetido ao regime de responsabilidade civil dos fornecedores disposto na LDC.

3.3. Casos de Responsabilização do intermediado digital de transporte de pessoas e bens no direito comparado (Brasil).

Com a presente categoria de análise, pretendemos, a partir da experiência do ordenamento jurídico brasileiro, verificar como é efectuada a responsabilização civil do intermediado digital de transporte de pessoas e bens em casos de danos, quiçá sirva de modelo ao ordenamento jurídico moçambicano.

No caso em apreço, em que a relação jurídica contratual é tripartida, envolvendo o intermediado digital, o motorista, e o passageiro, para efeito de responsabilização civil, o ordenamento jurídico Brasileiro adota o regime da Responsabilidade Civil solidária, previsto no art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, o qual dispõe que “o fornecedor de serviços responde, independente de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços”¹⁰⁰.

¹⁰⁰REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, *Código de Defesa do Consumidor*, Brasília, DF: Presidência da República, 1990, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm>. Acesso em: 11 de 03. 2024.

O doutrinário Miragem ensina que, embora o dispositivo não faça menção expressa à “solidariedade”, a adopção do termo genérico “fornecedor de serviços” induz que a responsabilidade pode ser atribuída a qualquer agente da cadeia que se enquadre nessa qualificação, o que abrange desde o fornecedor directo (transportador) até o organizador da cadeia¹⁰¹, que no caso do presente trabalho, é, sem dúvidas o intermediado digital.

Sob égide do Código de Defesa do Consumidor Brasileiro (CDC), a solidariedade entre os fornecedores de serviços é resultado automático da visualização da cadeia de fornecimento, sendo conferido ao consumidor a prerrogativa de buscar a reparação dos danos sofridos por qualquer um dos agentes consumidores. Trata-se de norma derivada do princípio da confiança, na medida em que assegura a efectiva protecção da saúde e segurança dos consumidores.

Nessa perspectiva, a partir da incidência do CDC nas relações de consumo compartilhado e da qualificação da plataforma digital como integrante e, mais do que isso, organizadora da cadeia de fornecimento, é certo que há como sustentar a responsabilização da intermediadora de forma solidária ao motorista por danos que este venha a causar ao passageiro durante a prestação do serviço de transporte, com fundamento, sobretudo, nos artigos 3º, 7º, parágrafo único e 14º do CDC¹⁰².

3.4. Casos Julgados de Responsabilidade Civil do Intermediado Digital no Direito Comparado

Na presente categoria de análise pretendíamos demonstrar algumas situações em que o intermediado digital foi submetido ao julgamento e responsabilizado.

Nessa óptica, a 18ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de São Paulo, ao sustentar a responsabilidade do aplicativo por indenizar passageiro que sofreu agressões físicas e teve seus

¹⁰¹MIRAGEM, Bruno, *Curso de direito do consumidor*, 8ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. E-book, citado por MAYUMI SUWA BRESSAN, in Monografia sob tema Responsabilidade Civil das Plataformas de Intermediação de Serviço de Transporte por Danos ao Passageiro, Porto Alegre, 2022, pág. 44

¹⁰² REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, *Código de Defesa do Consumidor*. Brasília, DF: Presidência da República, 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm>. Acesso em: 11 de 03. 2024.

bens subtraídos pelo motorista, apontou que a actividade da empresa não pode ser resumida a uma simples intermediação entre os pares e que não há como “desvincular o serviço de tecnologia e o serviço de transporte propriamente dito”.

Preocupou-se o julgador em pormenorizar a ampla ingerência da plataforma sobre a relação, destacando que é ela quem aprova o cadastro do motorista segundo seus próprios critérios, indica o condutor que irá realizar o serviço (retirando do consumidor o poder de seleccionar o prestador), estipula o preço da viagem e recebe o pagamento.

Ainda assim, o relator também buscou amparo na aplicação da lei do direito do consumidor ao se afirmar que o intermediado digital integra a cadeia de fornecimento e, por consequência, responde de forma solidária pelos danos do consumidor.

Para Musselina, essa responsabilidade somente poderia ser afastada se restasse demonstrado que não houve controlo por parte do intermediado, isto é, que este tenha actuado meramente como “anúncio de jornal virtual”¹⁰³, o que, evidentemente, não é o caso dos aplicativos de transporte.

De facto, verifica-se situações em que houve responsabilização da plataforma até mesmo sobre prestações ajustadas directamente entre condutor e passageiro, sem ingerência ou conhecimento da plataforma.

Foi o que ocorreu em um caso julgado pela 3ª Turma Recursal do Paraná, na qual a empresa foi condenada a indemnizar o consumidor que deixou bens no veículo do motorista e solicitou que aguardasse seu retorno o que não foi respeitado pelo condutor, fazendo com que o passageiro perdesse seus bens. Em suas razões de decidir, assentou o julgador que o aplicativo deveria ser responsabilizado junto com o motorista em razão de a situação ter ocorrido durante

¹⁰³MUCELIN, Guilherme. *Conexão online e hiperconfiança*: os players da economia do compartilhando e o Direito do Consumidor. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. E-book. pg 51

o serviço de transporte intermediado por ela, invocando, assim, a incidência da norma de solidariedade na cadeia de consumo.

Conclusão

Chegado a esta parte do trabalho, ficou evidente que o avanço sistemático no ramo da tecnologia de informação e comunicação está redefinindo a forma como as pessoas são conectadas aos serviços de transporte. Diante desta realidade, é imperativo que os países ajustem seu quadro jurídico normativo para acompanhar essas transformações e garantir que as leis estejam alinhadas com as necessidades emergentes nessa área crucial para a sociedade.

No caso concreto, notamos que, a intermediação digital no âmbito de transporte de pessoas e bens no ordenamento jurídico moçambicano, demanda uma resposta que leve em consideração a segurança jurídica, os direitos das pessoas e a ordem no mercado de transporte.

Deste modo, com base nos resultados do presente trabalho, podemos concluir que, não há no ordenamento jurídico moçambicano, um regime jurídico específico, que regula a actividade de transporte de passageiros e carga por meio de aplicativos digital.

O que constatamos, é a existência de uma norma genérica que regula o exercício da actividade de transporte de pessoas e bens, o que significa que, em caso de danos causados aos passageiros pelo transportador, será este, o único chamado a responsabilização civil, não somente pela dificuldade de se localizar o proprietário do aplicativo digital, mas também porque não existe nenhuma norma jurídica que permite ou obriga o registo legal de plataforma digital, nem uma norma jurídica que proíbe o exercício de actividade de intermediação por aplicativo digital em Moçambique.

Mais ainda, concluiu-se que naquelas situações em que um passageiro tenha sido prejudicado pelo transportador, se por hipótese o aplicativo digital vier a ser legalmente registado, a lei de defesa do consumidor pode ser invocada, juntamente com seu regulamento, para o transportador e o intermediador responderem civilmente.

Assim, a Lei de Defesa do Consumidor, neste caso prevê a responsabilidade objectiva solidária entre o intermediador (pessoa física) digital e o transportador, em caso de danos causados ao passageiro.

No entanto, devido à ausência de uma norma específica que regule a actividade de aplicativos digitais, localizar os proprietários dos aplicativos para efeitos de responsabilidade civil pode ser desafiador.

Assim, verificou-se ainda que o ordenamento jurídico brasileiro adota o regime do código de defesa do consumidor para efeitos de responsabilidade civil do intermediador digital, fundamentando no facto de que a plataforma digital exerce papel fundamental na formação dos vínculos de consumo compartilhado e, por isso, é identificada pela doutrina como a verdadeira fornecedora dessas relações, sendo prestadora do serviço tecnológico de intermediação e fornecedora indireta do serviço de transporte (prestação principal), ofertada e executada pelo motorista (fornecedor direto).

Sugestões

Sugere-se a

1. criação de uma norma jurídica específica que permita o registo, o licenciamento e a regulação da actividade dos aplicativos digitais usados para área de transporte de pessoas e bens no ordenamento jurídico moçambicano.
2. O reajuste da Lei de defesa do consumidor à realidade da intermediação digital de modo que não haja espaço para manobras, quando o aplicador da lei pretenda responsabilizar os intermediadores digitais que participam directamente na cadeia da provisão do serviço.

BIBLIOGRAFIA

I. Diplomas Legais:

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Lei n° 1/2018, de 12 de Junho, *Lei da Revisão Pontual da Constituição da República de Moçambique*, in Boletim da República, I Série, n° 115, de 12 de Junho, 2018

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n° 1/2022 de 25 de Maio, aprova o *Código Comercial*, in Boletim da República, I Série, n° 99, de 25 de Maio, 2022

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n° 3/2022 de 25 de Maio, *Regime Jurídico dos Contratos Comerciais*, in Boletim da Republica, I Serie, n° 99, de 25 de Maio, 2022

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto-Lei n° 47344, de 25 de Novembro, *Código Civil*, in Diário do Governo, I Série, n° 99, de 25 de Novembro, 1966

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Resolução de 3 de Novembro, *Postura Sobre Veículos de Praça e por Aplicativo*, in Boletim da Republica, III série, n° 45, de 7 de Marco de 2022.

REPÚBLICA PORTUGUESA, STJ, 01-06-82 Joaquim Figueiredo; - cfr., por todos, PAULA

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Lei n° 22/2009, de 28 de Setembro, *Lei de Defesa do Consumidor*, in Boletim da República, I Série, n° 38, de 28 de Setembro de 2009.

REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE, Decreto n° 35/2019, de 10 de Maio, *Regulamento de Transporte em Veículos Automóveis e Reboques*, in Boletim da República, I Série, n° 90, de 10 de Maio, 2019

Doutrina:

ALBUQUERQUE, Matos, *Reparação por danos não patrimoniais: inconstitucionalidade da relevância da situação económica do lesado.*, Citado por ASSUNÇÃO, Ana Gabriela Lacerda,

O Dano Não Patrimonial e a Pessoa Colectiva, Lesada: Reflexões sobre a Tutela de Interesses Imateriais, Coimbra, 2017.

ALTRUI Fatto, ***La Responsabilità Civile***, Milano, 1976, p. 10, acesso em Nuno Morais, in Responsabilidade Objectiva do Comitente por facto do Comissario, Analise do artigo 500 do CC -seus Pressupostos e Regime.

AMAORIM, Luís M. C. R. S. ***A Função Punitiva da Responsabilidade Civil***, Dissertação de Mestrado, especialidade em Ciências Jurídico Forenses, apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2014

CAMPOS, Diogo José Paredes Leite De, ***Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação: Da Natureza Jurídica***. 1971.

CARMO, F. Cunha Leal, ***Dicionário Jurídico***, Contratos e Obrigações. V1. I, Escolar Editora, Lisboa, 2013.

CAVALIERI FILHO, Sérgio, ***Programa de Responsabilidade Civil***, 4ª Ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

CONSTATINO, Gilberto Bogaio, ***Lições elementares de Teoria Geral do direito Civil***, Escolar Editora, Maputo, 2021

CORDEIRO, António Meneses, ***Direito das Obrigações***, Vol I, AAFDL Editora, Lisboa, 1998

CORREIA, Gilberto, ***Da Responsabilidade Civil por Danos não Patrimoniais no Ordenamento Jurídico Moçambicano***, Qualitymark editora, Maputo, 2020.

COSTA, Júlio de Almeida Mário, ***Direito das Obrigações***, 9ª Ed., revista e aumentada 2004.

COSTA, Mário Júlio de Almeida, ***Direito das Obrigações***, 9ª Edição Revista e aumentada, Almedina editora, Coimbra, 2004

GALVÃO Sofia Sequeira, ***Reflexão acerca da Responsabilidade do Comitente***, no Direito Civil Português, 1990.

GIL, A.C., *Método e Técnicas de Pesquisa Social*, 5ª Edição, Atlas Editora, São Paulo, 2012.

GOMES, Júlio, “*Uma função punitiva para a responsabilidade civil e uma função reparatória para a responsabilidade penal?*”, Revista de Direito e Economia, ano XV (1989), Citado por

HOSTER, Heinrich Ewald, *A Parte Geral do Código Civil Português*, teoria Geral do Direito Civil, Livraria Almedina, Coimbra, 1992

JÚLIO GOMES, “*Uma função punitiva para a responsabilidade civil e uma função reparatória para a responsabilidade penal?*”, Revista de Direito e Economia, Coimbra, ano 15, 1989.

JUNIOR, Manuel Guilherme, *Manual de Direito Comercial Moçambicano*, Volume I, Escolar Editora, Maputo, 2013

LEITÃO, Luis Manuel Teles de Menezes, *Direito da Obrigações, Introdução da Constituição da Obrigações*, VI, Almedina, 9ª Ed. 2010

LEITE, Ana Margarida Carvalho Pinheiro Leite, *A Equidade na Indemnização dos Danos não Patrimoniais*, Dissertação para Grau de Mestrado, Faculdade de Direito da universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2015.

MANUEL GOMES DA SILVA, “*O dever de prestar e o dever de indemnizar*”, Vol. I, Lisboa, 1944.

MARCELINO, Américo - *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil*.2008.

MARCONI M., LAKATOS E., *Metodologia do Trabalho Científico*, 7ª edição, Atlas Editora, São Paulo, 2010

MARCONI M., LAKATOS E., *Metodologia do Trabalho Científico*, 7ª edição, Atlas Editora, São Paulo, 2010.

MEIRA LOURENÇO, “*A Função Punitiva da Responsabilidade Civil*.”

MENEZES CORDEIRO, *Tratado de Direito Civil – Parte Geral*, Tomo I, 3.ª edição, 2007.

MIRAGEM, Bruno, *Curso de direito do consumidor*, 8ª ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. E-book, citado por MAYUMI SUWA BRESSAN, in Monografia sob tema Responsabilidade Civil das Plataformas de Intermediação de Serviço de Transporte por Danos ao Passageiro, Porto Alegre.

MUCELIN, Guilherme, *Conexão online e hiperconfiança: os players da economia do compartilhando e o Direito do Consumidor*. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020. E-book.

PERREIRA, Caio Mário da Silva, *Responsabilidade Civil*, 8ª edição, Rio de Janeiro, 1998

PINTO, Alberto da Mota, *Teoria Geral do Direito Civil*, 4ª Edição 2ª Reimpressão, Editora Coimbra, Coimbra, 2012

PRATA, Ana, *Dicionário Jurídico*, 3ª Edição, Almedina, Coimbra 1994.

RICHARDSON, Jery Roberto e Colaboradores, *Pesquisa Social. Métodos e Técnicas*, 3ª Edição, Atlas editora, São Paulo, 2010.

ROCHA, Isabel, et. Al., *Direito*, 12º ano, Porto Editora..

VARELA, Antunes, *Das Obrigações em Geral*, Volume I, 9ª Edição, revista e actualizada, Livraria Almedina, Coimbra, 1998.

VARGA, Jucir, *Dano Moral e sua Reparação: A Quantificação Indemnizatória*, Universidade de Utajai, Brasil, 2004.

VENOSA, Sílvio de Salvo, *Direito Civil, Responsabilidade Civil*, 3ª Edição, Atlas, São Paulo, 2003, p. 40 citado por VARGA, Jucir, *Dano Moral e sua Reparação: A Quantificação Indemnizatória*, Universidade de Utajai, Brazil, 2004.

Sites da Internet

[www.prinhttps://igc.fd.uc.pt](https://igc.fd.uc.pt) > timor > pdfs > cap_VPD, *Os Direitos Fundamentais em Timor-Leste*. www.significados.com.br disponível em 12/04/2022.

www.tribunal constitucional. pt). ***Relativamente à forma de determinação do rendimento mensal, o Tribunal Constitucional***, no acórdão n.º 383/2012 (Catarina Sarmento e Castro), de 12-07-2012 (processo n.º 437/10 – 2.ª Secção).

NORMANDO, Priscila, ***Um Breve Estudo Sobre o Conceito de Responsabilidade***. 2012, disponível em <https://revistaelectronicas.pucrs.br/index.php/intuitio/articlnoe/view/11495>, acesso em 10. 05. 2024

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, ***Código de Defesa do Consumidor***. Brasília, DF: Presidência da República, 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm>. Acesso em: 11 de 03. 2024.