O que vale a vida

Por **RENATO RODRIGUES**

O Supremo Tribunal de Justiça (STJ) condenou, em 2002, a administração do jornal *Semanário* a pagar 50 mil euros ao jornalista Emídio Rangel. Em causa estavam diversos artigos publicados no jornal, numa página intitulada *Dantas*, que punham em causa o bom nome do então responsável pela informação da SIC. No mesmo ano, o mesmo STJ, confirmou o pagamento de 30 mil euros a uma criança de três anos que viu a mãe ser mortalmente atropelada numa passadeira...

O caso ilustra bem o modo como a justiça trata as questões relacionadas com as indemnizações não patrimoniais às vítimas, e neste caso, aos familiares das vítimas dos acidentes de viação. «Há uma falta de unidade do sistema jurídico», considera no livro *Acidentes de Viação e Responsabilidade Civil* (Edições Petrony) o juiz-desembargador do Tribunal da Relação de Lisboa, Américo Marcelino

«Como não é aceitável que o crime negligente acabe por ser penalizado mais severamente que o crime doloso, também as indemnizações, sobretudo por danos não patrimoniais, não poderão diferenciar-se chocantemente, conforme estejam em causa acidentes de viação, crimes de imprensa ou o Estado. A vida deveria ser o tecto máximo para o cálculo de indemnizações», escreve o magistrado.

É aqui que a situação portuguesa tem contornos inéditos. Como em Portugal não existe uma tabela de danos não patrimoniais aplicada ao direito civil, os tribunais utilizam no cálculo das indemnizações a tabela dos acidentes de trabalho e das doenças profissionais

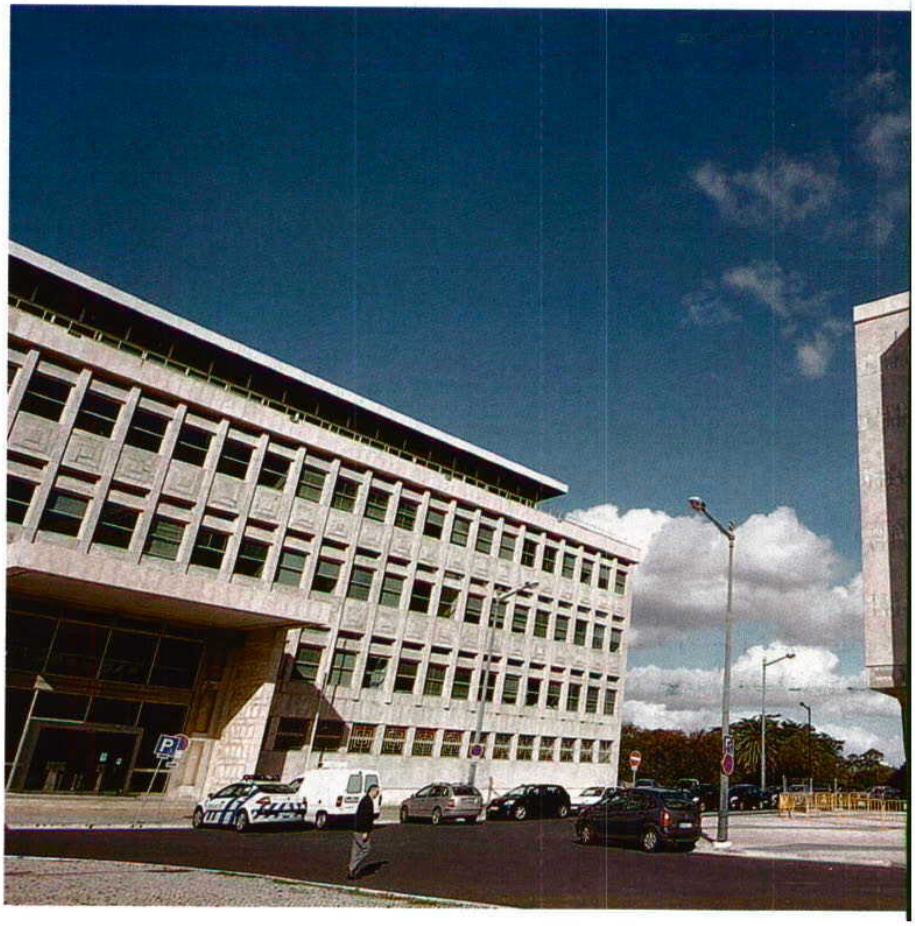
«Uma Tabela Médica Nacional de Incapacidades para o Direito Civil (TMNIDC) contribui para indemnizações mais justas, na medida em que constitui o instrumento mais adequado para avaliação de danos corporais em direito civil. Lamentavelmente, as avaliações de danos corporais em direito civil têm-se frequentemente processado, entre nós, recorrendo à Tabela Nacional de Incapacidades por Acidentes de Trabalho e Doenças Profissionais, conhecida por TNI, facto gerador de graves erros e deficiências», esclarece a AUTO FOCO o presidente do Instituto Nacional de Medicina Legal (INML).

As indemnizações dos acidentes rodoviários são calculadas pelas tabelas dos acidentes de trabalho. Há quase sete anos foi criado um grupo de trabalho para elaborar nova tabela, mais adequada aos resultados dos acidentes de viação. Mas, apesar de os autores do trabalho garantirem que o documento está pronto, o Governo admite que só em 2007 será aplicado. A falta de tabela própria prejudica as vítimas, num País onde a injúria vale, por vezes, mais que a vida humana!

Duarte Nuno coordenou o primeiro grupo de trabalho, constituído há cerca de 6 anos, para elaborar uma proposta de TMNIDC, grupo que viria a interromper, algum tempo depois, o seu trabalho porque em 2001 foi designado um outro grupo de trabalho europeu com o objectivo de elaborar uma proposta de Tabela Médica Europeia para o direito civil. «Esta Tabela resulta da chamada Recomendação de Trier e pretende-se que venha a ser igual para todos os países da União Europeia. Foi finalizada em 2004 e entrou em vigor em Janeiro de 2006 como tabela obrigatória na avaliação de danos corporais em funcionários das instituições comunitárias», recorda.

No ano passado o grupo português reiniciou os seus trabalhos e desde o início de 2006 que o Ministério da Justiça tem uma proposta final em cima da mesa, confirmou AUTO FOCO junto da secretário de Estado da Justiça. Em 2007 a nova tabela deverá começar a ser aplicada.

Filomena Araújo do GARE, Associação para Promoção de uma Cultura de Segurança Rodoviária, uma das entidades promotoras da Estrada Viva/ /Liga contra o Trauma, considera inaceitável que o Estado



continue a protelar nesta matéria. «A segurança rodoviária ainda é uma questão de sanção e fiscalização», lamenta. Para Filomena Araújo não se pode indemnizar um sinistrado de acordo com tabelas profissionais que são feitas para activos. «Muitas pessoas ficam incapacitadas muito jovens, outras perdem a vida. É preciso usar uma tabela que tenha em conta este tipo de danos», alerta.

«De uma forma muito simplista, a TNI está centrada em incapacidades profissionais, isto é, o reflexo das sequelas em termos da profissão do sinistrado, pois a reparação dos danos em direito do trabalho visa, essencialmente, a reparação da perda da capacidade de ganho. No âmbito do direito civil visa-se a reparação integral dos danos, isto é, todos os danos, desde que tenham uma dignidade suficiente para merecerem a tutela do direito, devem ser avaliados e reparados», explica o presidente do INML.

«Neste domínio deve, assim, entre outros aspectos, proceder-se à avaliação de incapacidades gerais ou funcionais (para os actos e gestos correntes do dia a dia), as quais podem ser (e são com frequência) substancialmente diferentes das profissionais», acrescenta.

Perigo de «relaxamento»

Só nos últimos 30 anos as estradas vitimaram mais de 50.000 portugueses e originaram 250.000 traumatizados profundos, afectando pelo menos 300.000 famílias, naquilo que já é classificado de «epidemia social», dizem os promotores da Estrada Viva. Apesar da redução «histórica» verificada nos últimos anos, Filomena Araújo teme um «relaxamento» na atitude do Estado face à questão. «É preciso expandir a peritagem a desastres rodoviários, tarefa fundamental para a recolha de prova com qualidade para a resolução judicial de muitos milhares de desastres graves e muito graves».

Apesar de não haver dados económicos sobre o impacto da sinistralidade, a Organização Mundial de Saúde estimava que, no ano passado, representava cerca de três por cento do Produto Interno Bruto, ou seja 4,2 milhões de euros. Isto sem contar com os anos de produtividade e de vida que entretanto se perderam.

Fotos PEDRO MOREIRA E INTERSLIDE/LUIS VIEGAS E FRANSCISCO NUNES

Crimes de falta de carta e excesso de álcool

Tribunais entupidos

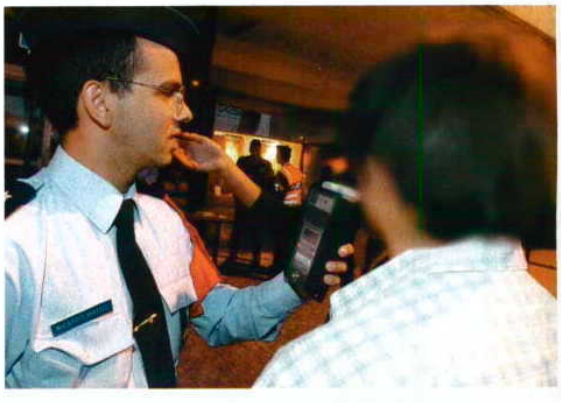
Os crimes relacionados com a condução (excesso de álcool e condução sem habilitação legal), representam 32 por cento da criminalidade julgada em Portugal, contra 15,6 por cento por crimes contra a integridade física, 13,8 por cento contra a privacidade e 11,8 por cento pela emissão de cheques sem cobertura.

Os dados são muitos recentes e resultam de estudo apresentado, em Setembro, pelo Centro de Estudos Sociais do Observatório Permanente da Justiça (OPJ) sobre a reorganização do mapa judiciário. Só em 2005, o crime de condução com mais de 1,2 g/l representou 19.806 processos, o segundo mais grave registado noutro estudo, neste caso no Relatório Anual de Segurança Interna, do Ministério da Administração Interna.

Mas como é que os tribunais têm julgado estes dois crimes? Um outro estudo do Observatório Permanente da Justiça, com base em dados do Ministério da Justiça e da Direcção-Geral dos Serviços Prisionais refere dados mais concretos.

No crime de condução de veículo em estado de embriaguez, além da sanção acessória de inibição de conduzir, a maioria dos condutores, 13.413, foi condenada a pena de multa. Mas, dado curioso, 44 a pena de prisão efectiva, 509 a prisão suspensa simples, 416 a prisão substituída por multa e 91 a prisão suspensa com sujeição a deveres, regras de conduta ou a regime de prova.

«Lamentavelmente», diz o OPJ, apenas onze condutores foram condenados a trabalho a favor da comunidade.

No caso da condução sem habilitação legal o cenário é idêntico: apenas 17 condutores condenados em trabalho a favor da comunidade, contra 71 em prisão efectiva e 8817 com pena de multa.

O OPJ considera que este tipo de crimes deveriam, na sua maioria, ser punidos com trabalho a favor da comunidade.