

A PROPÓSITO DE VÁRIAS RESPONSABILIDADES PENAIAS EM ACIDENTES

*Cheang Seng Cheong**

INTRODUÇÃO

Segundo estatísticas da Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, em 2000 e 2001, morreram respectivamente 16 e 15 pessoas¹, nos acidentes em Macau, mas em 2002, as mortes já atingiram 22², verificando-se uma taxa de subida alarmante. No entanto, se levarmos em consideração a população de Macau, que totaliza uns 400 mil habitantes³, esta mortalidade não é muito elevada relativamente ao resto do mundo, não obstante, deve servir-nos de alerta e obriga-nos a encarar com seriedade o problema dos acidentes. Aliás, a grande subida dos casos mortais provocados por acidentes nos últimos tempos foi alvo de discussões acessas na Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau. Houve deputados que propuseram que a idade legal para a obtenção da licença da condução para ciclomotores subisse dos actuais 16 anos para os 18 anos da antiga idade limite.

Nos casos de acidentes com mortes, desde o início do processo até ao julgamento, o tempo decorrido é geralmente superior a dois anos, o que constitui uma aflição para os familiares dos mortos e autores (provocadores de acidentes), sobretudo para os mais desfavorecidos e representa

* Licenciado em Direito pela Universidade de Macau, mestrado em Direito pela mesma, ex-chefe Administrativo do Comissariado do Trânsito de Macau. Actualmente é advogado estagiário.

¹ Fonte: Website da Força de Segurança de Macau: www.fsm.gov.mo

² Fonte: Departamento de Trânsito.

³ Segundo a Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, até 2003, a população residente em Macau é aproximadamente 441,600 mil pessoas.

dores psicológicas e apuros económicos, realmente indescritíveis. Segundo as estatísticas da Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, em 2002 e 2001, verificaram-se em Macau, respectivamente 9 584 e 10 523 acidentes, de que resultaram respectivamente 3 182 e 3 349 mortes⁴. A maioria foi de condutores de motorizados constatando-se uma tendência de subida paulatina. Dispararam os casos normais de acidentes, o que tem muito que ver com o aumento incessante de veículos nos últimos anos em Macau. Apesar dos esforços do Governo de Macau para seguir o regime de inspecção técnica obrigatória, geralmente aplicada nos países do Sudeste asiático, a fim de pôr fora de circulação os veículos defeituosos e envelhecidos, os seus resultados são ansiosamente aguardados, perante o aumento crescente de número de veículos. Até Março deste ano, em Macau, os veículos validamente registados são: 3 804 pesados⁵, 56 603 ligeiros⁶, 28 510 motociclos⁷ e 34 115 ciclomotores⁸ que totalizam 123 032 veículos automóveis⁹. Entre a população macaense que totaliza uns 400 mil habitantes, por média, cada três pessoas possuem um veículo motorizado. Acontece que existem veículos com registos cancelados que continuam nas ruas para marcar lugares de estacionamento ou estão abandonados nas vias públicas. Os seus números são extremamente alarmantes. Isto quer dizer que o problema do tráfego de Macau tem muito que ver com os habitantes. Além disso, os acidentes

⁴ Fonte: *Wibesite* do Serviço de Estatística e Censos: www.dsec.gov.mo

⁵ Artigo 1.º, p) do Código da Estrada: Automóvel pesado: automóvel cuja lotação ou peso bruto é superior, respectivamente, a oito lugares, excluindo o condutor, ou 3 500 kg.

⁶ Artigo 1.º, o) do Código da Estrada: Automóvel ligeiro: automóvel cuja lotação ou peso bruto não é superior, respectivamente, a oito lugares, excluindo o condutor, ou 3 500 kg.

⁷ Artigo 1.º, z) do Código da Estrada: Motociclo: veículo com motor térmico de propulsão de cilindrada superior a 50 cm³, ou cuja velocidade máxima por construção é superior a 50 km/h, com ou sem carro lateral, dotado de duas ou três rodas e cuja tara, neste último caso, não excede 400 kg, ou veículo de três rodas construído para desenvolver essencialmente esforços de tracção cuja velocidade máxima por construção é igual ou superior a 50 km/h.

⁸ Artigo 1.º, a) do Código da Estrada: Ciclomotor: veículo de duas ou três rodas, provido de motor eléctrico ou de motor térmico de propulsão de cilindrada igual ou inferior a 50 cm³, cuja velocidade não excede, em patamar e por construção, 50 km/h, ou veículo de três rodas construído para desenvolver essencialmente esforços de tracção cuja a velocidade máxima, em patamar e por construção, é inferior a 50 km/h.

⁹ Cf. Nota n.º 2.

ou as contravenções em Macau, nos últimos anos, são geralmente chamados de “infracções de tráfego”, mas nos países do continente europeu já são classificados como crimes de contra-ordenação policial, por exemplo, em França, os crimes dividem-se em crimes qualificados, crimes e contra-ordenação policial. O que se chama contra-ordenação policial refere-se aos actos que transgridem leis destinadas à manutenção da ordem social normal, mas que ainda não têm determinadas consequências. Uma vez produzidas as consequências, os crimes de contra-ordenação policial têm grandes possibilidades de se transformar em crimes comuns¹⁰. O número de condutores condenados ou multados acompanha a drástica subida do número de veículos. A maioria dos condutores em Macau que ainda não têm consciência de que apesar de terem o estatuto legal de condução, se lhes depara uma realidade social donde podem advir consequências penais, provocadas pelos seus actos de condução. Para os bons cidadãos, cumpridores de leis e com comportamentos correspondentes aos critérios da moral social, é dificilmente imaginável arcar com um registo criminal por algum acidente infeliz de condução. Por isto, o problema da responsabilidade penal provocada por acidentes merece a nossa atenção e deve ser estudado como seriedade e de maneira detalhada. Ao mesmo tempo, é preciso elaborar diplomas legais eficazes e medidas adequadas, alertando os cidadãos para cumprir duma maneira espontânea os cuidadosos e prudentes deveres de condução quando conduzem veículos, a fim de reduzir o número dos acidentes ao mínimo.

1. CAUSA DOS ACIDENTES E AS INFLUÊNCIAS DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Pelos acidentes entendem-se os acidentes em que há mortos ou feridos, ou perda de bens, provocados na circulação por infracção de regras do código da estrada ou manobras incorrectas de condução¹¹. Neste texto, vamos estudar só os acidentes terrestres, isto é, a colisão acidental entre veículos.

¹⁰ Zhao Guoqiang, «Estudos gerais sobre o Código Penal de Macau», Fundação Macau, 1998, p. 235.

¹¹ «Cihai (Mar de palavras)», edição compacta de 1999, Editora de Dicionário de Shanghai, p. 427.

As colisões, em Macau, geralmente conhecidas como acidentes, são provocados por condutores negligentes que não cumprem com os seus deveres quando conduzem, de maneira que se dá uma sinistralidade acidentada causada por negligência. A grande diferença entre a negligência e intenção premeditada reside em que os autores de crime por negligência, objectivamente, não querem ver produzidas consequências prejudiciais enquanto, os autores de crimes premeditado, objectivamente, querem ou toleram o surgimento das consequências prejudiciais¹². O problema de infracções do código da estrada no uso das vias públicas será estudado mais à frente.

A par do acelerado desenvolvimento de Macau nos últimos anos, o sistema rodoviário de Macau também conheceu progressos. Até 2000, o comprimento total da rede rodoviária de Macau situava-se em 324,1 km, mas até 2002, a rede rodoviária de Macau aumentou até 341 km¹³, sem que as estruturas complementares estivessem concluídas, o que constitui um dos principais motivos da ocorrência de acidentes, dos quais citamos um exemplo mais significativo que se verificou em 1995. Quando a Ponte da Amizade que liga Macau às ilhas adjacentes ficou concluída e começou a ser utilizada, sendo o seu pavimento relativamente largo e plano, alguns condutores, procurando alegrias fugazes, conduziram a alta velocidade sobre a ponte, de modo a provocar vários acidentes com múltiplas mortes. Esta situação só veio a ser controlada quando, mais tarde, as autoridades administrativas públicas mandaram instalar dispositivos técnicos de detecção da velocidade e fizeram rigorosas inspecções e controlos. Em outras vias recentemente abertas também sucederam acidentes muito graves, por exemplo, a estrada Coloane-Taipa, recentemente alargada, foi palco de várias capotagens por excesso de velocidade, que já provocaram a morte de um passageiro. Os acidentes graves provocados pelos motivos acima referidos são muito frequentes.

Nos últimos anos, o Governo de Macau, à semelhança de alguns países europeus, autorizou os adolescentes com 16 anos a obter a licença de condução para os ciclomotores, o que provocou um aumento drástico de tais motorizados. Além disso, pelo facto de, nos últimos anos, algu-

¹² Zhao Guoqiang, op. cit., p. 56.

¹³ Fonte: Departamento de Trânsito

mas escolas secundárias se terem deslocado para as ilhas adjacentes, muitos estudantes, com poucas experiências de condução passaram a ter de percorrer uma grande distância de mota para irem frequentar as aulas nas ilhas adjacentes. São condutores jovens com poucas experiências de condução. Sendo jovens, amigos de estímulos, costumam formar grupos que se perseguem e competem nas vias públicas. Este é outro dos motivos que provocam o aumento dos acidentes.

A partir de 1 de Janeiro de 1996, quando o Código da Estrada entrou em vigor em Macau, o crime de condução sem carta foi retirado do Código Penal. Os condutores sem carta passaram a estar sujeitos ao Código da Estrada, o que também fez com que surgisse um aumento drástico de acidentes, provocados por condutores sem licença, sobretudo por condutores de ciclomotores sem carta. Não se sabe se por um deslize legislativo ou interpretação errada de alguns textos jurídicos pelas autoridades administrativas quando os aplicam, de todo o Código da Estrada parece que não consta nenhum mecanismo que define castigos para os condutores reincidentes de ciclomotores sem licença. Acontece que aos condutores sem licença de ciclomotores, cada vez que são processados, basta pagar uma multa no montante de 1,500 patacas e ponto final. O Código da Estrada, no seu artigo 67.º, 3, estabelece: “Quem conduzir um ciclomotor na via pública sem estar habilitado para o efeito, é punido com a multa de 1 500,00 a 7 500,00 patacas.” Como não há nenhum mecanismo de castigo para a reincidência, os departamentos pertinentes, só podem aplicar uma multa mínima aos infractores de cada vez. Como as multas estipuladas são evidentemente baixas, não há nenhuma função normal ou especial preventiva para as penas ou multas, o que contribui para o aumento da prática da condução sem carta. Este é outro factor para o aumento de acidentes.

Por outro lado, nos últimos anos, o horário de funcionamento das discotecas tem sido alongado sem cessar. Há discotecas que funcionam da meia-noite até à tarde do dia seguinte. Pela total ausência do controlo dos lugares da venda de bebidas alcoólicas, dá-se um grande abuso de álcool e a condução sob o efeito alcoólico está generalizada, o que contribui para o aumento dos acidentes. Além disso, é frequente que os autores, nos casos que envolvam feridos, para fugir aos exames de alcoolemia, abandonem os lugares de sinistro, aumentando assim os casos de fuga à responsabilidade, e fazendo com que a situação dos sinistrados se torne mais grave, por falta de socorros atempados.

2. CRIMES EM CONSEQUÊNCIA DE ACIDENTES

Em Macau, os principais diplomas legais que regulam o tráfego rodoviário são o Código da Estrada e o Regulamento do Código da Estrada, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, de 28 de Abril de 1993. O primeiro normaliza comportamentos de condução dos utilizadores de vias normais e estabelece normas jurídicas penais sobre o controlo do tráfego nas vias e o segundo estipula as condições de trânsito nas vias, os sinais de trânsito e todas as restrições inerentes. Os dois diplomas estão incorporados num mesmo código — o Código da Estrada. Este oferece grandes facilidades em termos de utilização, mas devido às suas características marcadas pela herança do tradicional sistema jurídico do continente europeu, usa termos abstractos e generalistas. Além disso, a língua legislativa foi o português e, portanto, a versão chinesa é uma tradução do texto em português. Dado que a sociedade macaense actual é composta por mais de 98% de habitantes chineses, é compreensível que este código seja alvo de frequentes críticas da parte dos cidadãos comuns.

Outro diploma da área é o Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de acesso, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/95/M, de 26 de Dezembro de 1995. Ele regulamenta comportamentos de condução nas duas pontes que ligam Macau às ilhas adjacentes. Em relação ao Código da Estrada, no Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de acesso, a multa foi grandemente aumentada, por exemplo, enquanto que no Código da Estrada, o excesso de velocidade em vias normais é multado de 500 a 2 000,00 patacas¹⁴, no Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de acesso, o excesso de velocidade nas pontes e nos Viadutos de acesso, é punido com a multa de 2 000,00 a 10 000,00 patacas¹⁵.

A fonte mais importante para as leis criminais da Região Administrativa Especial de Macau é sem dúvida o Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 58/95/M, de 14 de Novembro de 1995, que possui artigos sobre comportamentos perigosos no tráfego rodoviário, que serão analisados com mais detalhe adiante.

¹⁴ Código da Estrada, artigo 70.º, 3.

¹⁵ Regulamento da Ponte Nobre de Carvalho, Ponte da Amizade e Viadutos de acesso, artigo 6.º, 3.

Os cidadãos comuns quando conduzem veículos, dum modo geral, prevêm alguns comportamentos de condução imprudentes, por exemplo, o excesso da velocidade ou o forçar de semáforos fechados, julgando que no máximo cometem algumas infracções (contravenções de tráfego) de algumas normas de controlo das vias rodoviárias, mas não têm consciência de que podem induzir em crimes. Por isso, geralmente os acidentes são por negligência. Segundo o Código Penal, a negligência é uma atitude psicológica objectiva, dependendo de um autor, quem age com negligência, por não proceder com o cuidado a que, segundo as circunstâncias, está obrigado e de que é capaz incorrer num tipo de crime¹⁶. Vamos citar algumas normas sobre as possibilidades de alguns acidentes poderem induzir a normas penais. E algumas destas normas estão incluídas no Código Penal, mas uma boa parte está incorporada no Código da Estrada, que pertence aos códigos do sistema jurídico não criminal. Os chamados artigos penais do sistema jurídico não criminal referem-se principalmente não aos diplomas que tratam crimes e penas como o seu principal conteúdo, mas sim aos diplomas que dizem respeito aos regimes sociais, tais como, leis eleitorais, código da estrada e leis educacionais, que pertencem ao sistema jurídico não criminal¹⁷.

(1) Homicídio por negligência

A julgar pelos danos causados pelos acidentes aos bens jurídicos e suas consequências jurídicas, este crime, é um acto de contra-ordenação mais grave do que os acidentes. A condição para o crime é o resultado prejudicial, definido pela lei¹⁸, isto é, acidentes que provoquem mortes e em que existam relações correlativas entre a negligência e a morte¹⁹. O componente essencial da negligência é a atitude jurídica objectiva, indispensável à negligência, em que se encontra o autor no momento da ocorrência do acidente. O acidente ocorre basicamente fora do previsto pelo autor, que não o quer ver produzido ou não pode prever as suas consequências, mas simplesmente porque o autor não cumpre com os seus deveres automobilísticos. Pelos vistos, o factor essencial para ser um

¹⁶ Zhao Guoqiang, op. cit., p. 56.

¹⁷ Idem, p. 8.

¹⁸ Idem, p. 69.

¹⁹ Chen Haifan e Cui Jianxin, «Esclarecimentos sobre crimes estipulados no Código Penal de Macau», Fundação Macau, 2000, p. 8.

autor de consequências é a ocorrência dum resultado prejudicial, uma vontade de um dano com morte. Isto constitui um factor subjectivo. Caso os factores objectivo e subjectivo se conjuguem, o autor deverá assumir responsabilidades penais pela sua negligência por ter provocado morte ou mortes. O artigo 134.º do Código Penal de Macau estipula: Quem matar outra pessoa por negligência é punido com pena de prisão até 3 anos. Em caso de negligência grosseira, o agente é punido com pena de prisão até 5 anos. Em relação aos casos de 10 a 20 anos de prisão estipulados pelo artigo 128.º (Homicídio), estas penas são evidentemente muito mais atenuadas.

(2) Ofensa à integridade física por negligência

Pelos vistos, com acidentes que provocam ofensa à integridade física por negligência às vítimas, o autor incorre no crime de ofensa à integridade física por negligência, definido pelo artigo 142.º do Código Penal, cujo n.º 1 estipula uma pena de prisão até 2 anos ou uma pena de multa até 240 dias. Mas o n.º 4 determina: O procedimento penal depende da queixa. A julgar pelo carácter deste crime, ele pertence aos crimes semi-públicos, querendo isto dizer que o Ministério Público só tem legitimidade para iniciar o procedimento penal, com a apresentação de queixas das vítimas²⁰. Por outras palavras, as vítimas têm o direito de decidir se pretendem pedir ou não responsabilidades penais aos autores. Por isso, na prática as vítimas podem decidir perdoar ou processar as partes autoras ou entregar os casos à solução amigável coordenada pelos departamentos de transportes, o que reduz grandemente os trabalhos das instituições judiciais.

(3) Abandono de sinistrados

Este crime não está incluído no Código Penal, mas sim no capítulo IV, secção II do Código da Estrada. Isto porque as instituições legisladoras querem alertar suficientemente os condutores para possíveis responsabilidades penais quando conduzem. Em Macau, este crime é raro, em parte deve-se, talvez, a este ordenamento. Há uma condição prévia para este artigo, isto é, o autor dever ter identidade, quer dizer o autor deve

ser identificável. O corpo criminoso deve ser necessariamente o autor do acidente, e que de maneira voluntária e propositada abandona os sinistrados²¹. Caso o autor não seja o condutor, não é aplicável este artigo, cuja norma jurídica será especificada à frente. Segundo o n.º 1 do artigo 62.º do Código da Estrada, o autor do abandono de sinistrados é punido com pena de prisão até 3 anos ou com uma multa.

(4) Dever de prestação de socorros

O artigo 63.º do Código da Estrada determina: Quem presenciar acidentes de que resultem feridos que careçam de socorros e não possam obtê-los por seus próprios meios, ou os encontrar nessa situação na via pública ou nos lugares adjacentes e não lhes prestar o auxílio que, segundo as circunstâncias, se mostrar necessário e lhe seja possível, é punido com pena de prisão até 1 ano ou com uma multa, em função do resultado da omissão²². O crime aqui definido é muito parecido com a “Omissão de auxílio” do artigo 194.º do Código Penal, por causa das relações entre leis ordinárias e leis especiais do sistema jurídico. Teoricamente, muitos estudiosos chamam ao Código Penal lei ordinária e às leis especiais a legislação penal avulsa e artigos penais independentes em textos jurídicos não penais. Por isso, existe uma espécie de relação como aquela entre as leis ordinárias e as especiais²³. O corpo de crime que esta lei restringe não se limita a condutores, mas antes se estende, duma maneira abstracta e generalizada, a toda a gente. Basta que o autor seja a pessoa mais próxima do ferido e que se encontre em condições de prestar socorros, para que tenha de cumprir com o seu dever de prestação de socorros.

(5) Ocupação perigosa da via pública

São extremamente perigosas as corridas de velocidade ou outras provas desportivas de veículos com motor, organizadas sem autorização da autoridade competente, que possam criar perigo para os utilizadores das vias públicas até ameaça de vida, de maneira que esta conduta deve ser penalizada. O artigo 64.º-A do Código Penal estipula que sejam organizadores sejam participantes ou observadores de tais corridas ou

²¹ Código da Estrada, artigo 62.º,1.

²² Idem, artigo 63.º.

²³ Zhao Guoqiang, op. cit., p.12.

provas desportivas, devem ser punidos com pena de prisão até 3 anos, se outra mais grave lhe não couber por força de qualquer disposição legal.

(6) danos

O Código da Estrada não possui artigos que se refiram directamente a indemnizações para danos patrimoniais provocados por acidentes. O seu artigo 59.º apenas determina: Os veículos com motor só podem transitar na via pública, desde que seja efectuado um seguro de responsabilidade civil. Na vida real, como as partes envolvidas se recusam a assumir a responsabilidade de indemnização, atiram as culpas acusando a parte contrária. Para estes litígios, as autoridades competentes de Macau, aconselham os envolvidos a entregar o caso às respectivas companhias de seguro, mas de facto, as companhias de seguro nunca tomam a iniciativa de iniciar consultas ou diligências sobre os casos entregues. Assim a indemnização só será possível com a intervenção de advogados, porque as autoridades policiais só podem aceitar casos criminais. É verdade que no Código Penal há artigos sobre crimes de danos, mas não há a figura de “crime de danos por negligência”. Segundo o artigo 12.º do Código Penal, “Só é punível o facto praticado com dolo ou, nos casos especialmente previstos na lei, com negligência.” Os acidentes, só pelo nome, são acidentais e a vontade objectiva dos autores é excluída, de maneira que, de acordo com o princípio de “*nullam crimennulla poena sine legi*”, os lesados só podem pedir a indemnização mediante a via civil. A partir duma dedução pelo contrário do artigo 74.º (Constituição obrigatória de advogado), 1. a) do Código de Processo Penal, para os casos cíveis, cujos valores de recurso não ultrapassem a alçada do Tribunal de Segunda Instância, a constituição dum advogado não é obrigatória²⁴. No entanto, os casos têm de seguir determinados trâmites e processos, que constituem grande dificuldade para os cidadãos comuns que são alheios às leis. Tendo em consideração a baixa quantia dos danos, as despesas com a advocacia podem ser superiores ao valor da indemnização, por isso tais casos costumam morrer sozinhos, o que pode provocar uma perda da credibilidade do governo ou rancores, devido à incapacidade de acções, criando

²⁴ O artigo 12.º da Lei de Bases da Organização Judiciária de Macau, em vigor, estipula: O valor do recurso do Tribunal de Segunda Instância é superior a 50 mil patacas.

assim um desgaste do poder público. Este é o ponto com menos garantias nos acidentes, ocorridos em Macau.

(7) Fuga à responsabilidade

O artigo 64.º (Fuga à responsabilidade) do Código da Estrada estipula: Quem intervier num acidente e tentar, fora dos meios legais ao seu alcance, furtar-se à responsabilidade civil ou penal em que eventualmente tenha incorrido, é punido com prisão até 1 ano e multa. O texto deste artigo é de tal maneira abstracto que dá lugar a contendas pela sua ambiguidade. Os conceitos indeterminados de “fora dos meios legais ao seu alcance” e “responsabilidade civil ou penal em que eventualmente tenha incorrido” são por tal forma imprecisos que deixam muita margem aos esclarecimentos jurídicos, o que é muito raro nas normas penais e por isso suscita, podendo muita polémica facilitar a vida de quem queira servir-se de meios ilegais para a indemnização ou de instrumentos para chantagem. Segundo as estatísticas da Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, em 2001 houve 394 casos de abandono de sinistrados²⁵. Uma media de um caso por dia. Estatisticamente, é um fenómeno muito grave, que merece ser encarado com seriedade.

a. MOTIVOS DE FUGA

O crime de fuga à responsabilidade é um acto ilegal e reside nos autores, após o acidente provocado, escaparem sem dar socorros aos sinistrados. Em muitos casos, quando o acidente ocorre em lugares pouco movimentados, ou quando se nota que não há testemunhas, os autores frequentemente abandonam o lugar do sinistro, sem avisarem as autoridades competentes. Como esta questão tem um impacto enorme e tem que ver com a vida quotidiana dos cidadãos, merece análise mais aprofundada que se segue.

1) A situação psicológica objectiva dos autores

Os autores quando abandonam os lugares de acidente pode ser com a intenção de fugir às responsabilidades, provocadas pelos erros cometidos, ou por negligência sem previsão da gravidade das responsabilidades.

²⁵ Fonte: Departamento de Trânsito.

Na maioria dos casos, os autores têm conhecimento da ocorrência do acidente e têm contactos com os sinistrados. Em muitos casos, os autores abandonam os lugares de sinistralidade, depois de pagar uma indemnização pecuniária aos sinistrados, que se encontram sempre numa situação passiva ou de impossibilidade de regatear a indemnização. Por exemplo, em muitas circunstâncias, os condutores perguntam simbolicamente aos sinistrados se estão feridos ou fazem uma avaliação subjectiva das necessidades dos sinistrados deverem ou não receber tratamento hospitalar, abandonando os lugares de sinistro, após o pagamento duma pequena quantia pecuniária como indemnização, sem avisar as autoridades competentes. Mais tarde, quando os lesados fazem a denúncia às autoridades para apurar as responsabilidades, os autores muitas vezes apresentam o pretexto de terem chegado a um acordo com os prejudicados no lugar de acidente.

2) Insuficientes conhecimentos jurídicos

Insuficientes conhecimentos jurídicos constituem outro factor que contribui para este estado de coisas. Muitos condutores, objectivamente, acham que os acidentes só estão regularizados pelas normas do Código da Estrada, sem a consciência de que podem induzir em responsabilidades penais. Daí, a psicose objectiva de um certo desprezo, que os leva a não tomar, após o acidente, medidas correspondentes para uma melhor solução, como por exemplo, avisar as autoridades policiais e a abandonar os lugares de sinistro.

b. CONDUTA ILEGAL DA UTILIZAÇÃO DOS ACTOS ILEGAIS DA PARTE CONTRÁRIA

Em muitos casos, uma parte envolvida, ao abandonar o lugar de sinistro, pelas causas acima analisadas, após o acidente, subjectivamente, já incorre no crime de fuga à responsabilidade e pode vir a ser processada pelo Ministério Público. Nestas circunstâncias, a outra parte poderá servir-se da posição desfavorável desta para lhe fazer chantagem, principalmente pedir uma indemnização desproporcionada em relação ao acidente com a ameaça de pedir o apuramento das responsabilidades dos autores, ou a desistência da queixa. Neste caso, embora as responsabilidades do acidente estejam por apurar, e não necessariamente da responsabilidade do arguido, como se trata dum crime público, os próprios interes-

sados não têm direito de escolha entre pedir ou não pedir responsabilidades aos autores. Com o medo duma intervenção das autoridades públicas, e tendo em consideração a situação desfavorável em que se encontram, na maioria dos casos, satisfazem as exigências ilegítimas dos lesados, em troca de desistência do pedido do apuramento das responsabilidades, para que não sejam processados pelo Ministério Público ou para que o castigo possa ser atenuado. Desta maneira, os autores da chantagem por se aproveitarem da situação desfavorável da parte contrária, poderão incorrer num crime de chantagem e podem ser condenados de 2 a 8 anos de prisão, segundo o artigo 215.º (extorsão)²⁶ do Código Penal.

3. A TENDÊNCIA DE ALGUNS PAÍSES DE PENALIZAR OS COMPORTAMENTOS PERIGOSOS DE CONDUÇÃO NAS VIAS RODOVIÁRIAS

(1) Tendência geral

Neste momento, alguns países mais desenvolvidos já começam a incluir algumas contravenções leves do Código da Estrada no Código Penal. Vamos fazer uma comparação entre os códigos penais da Alemanha, Itália e Canadá, entre outros países. O motivo por que escolhemos o sistema jurídico alemão como ponto de referência, é porque no século XX, o sistema alemão influenciou grandemente o sistema continental. No caso do da Itália, ainda se encontra em vigor desde 1931. Se um código de mais de meio século de existência continua a ter vitalidade, é porque deve ter os seus pontos extraordinários e valor de conservação, de maneira que também vamos usar o Código Penal italiano como um objectivo de comparação. Quanto ao Código Penal canadiano, todo o seu processo legislativo foi organizado pelos ingleses, portanto, reflecte duma maneira muito concentrada os princípios do Código Penal inglês, que teve um lugar proeminente no século passado. Trata-se duma fonte indispensável para o estudo da história do Código Penal da Inglaterra. Além disso, devido às relações federalistas entre o Canadá e os Estados Unidos da América, a cobertura e penetração da cultura americana na

²⁶ Segundo o artigo 215.º do Código Penal: A extorsão dá-se com intenção de conseguir para si ou para terceiros um enriquecimento ilegítimo, constranger outra pessoa, por meio de violência ou de ameaça, a uma disposição patrimonial que acarrete, para ela ou para outrem, prejuízo.

canadiana, a evolução do Código Penal do Canadá e a sua jurisprudência tem grande influência das leis americanas²⁷. Por isso, mediante um estudo comparado com as leis penais canadianas, pudemos tomar conhecimento das normas jurídicas da gestão do tráfego rodoviário da Inglaterra e dos USA, que evoluíram numa tendência de penalizar algumas normas, o que nos permite ter uma compreensão e um conhecimento mais completos dos temas em epígrafe.

(2) Normas jurídicas penais correspondentes

a. A Alemanha

Segundo o artigo 315.º, C) do Código Penal da Alemanha²⁸ que foi publicado a 13 de Novembro de 1998 e entrou em vigor a partir de 1 de Janeiro de 1999, é penalizado, um grande número de comportamentos de condução imprudentes tais como: a incapacidade de conduzir em segurança veículos por uso das bebidas alcoólicas ou outras bebidas embriagantes, por defeitos psicológicos ou físicos; infracções graves de regras de trânsito ou desrespeito da prioridade; ultrapassagens incorrectas ou manobras incorrectas durante as ultrapassagens, condução incorrecta nas passagens de peões; condução acelerada em topografias complicadas, cruzamentos, bocas de ruas ou passagens de nível, a não condução pela direita em lances difíceis, viragens, marchas-atrás ou condução em sentido contrário pelas auto-estradas ou vias reservadas aos veículos motorizados, ou, simplesmente, a sua intenção²⁹; deixar veículos parados, ou não manter em marcha uma distância suficiente de reconhecimento, apesar de ser exigido pela segurança rodoviária e que possa provocar perigo para a integridade física, vida ou coisas de grande valor, estão sujeitos a Freiheitsstrafe³⁰ até 5 anos ou multa pecuniária.

²⁷ Yang Cheng, «Avaliações e Lições: Código Penal do Canadá», prefácio para versão chinesa do «Código Penal do Canadá », traduzido por Bian Jianling e outros, Editora da Universidade de Estudos Jurídicos da China, 1990, prefácio da versão chinesa, pp. 4-5.

²⁸ «Código Penal da Alemanha», tradução chinesa por Feng Jun, Editora da Universidade de Estudos Jurídicos da China, 2000, p. 406.

²⁹ O artigo 22.º (definição da intenção) do Código Penal da Alemanha: Os autores, de acordo com a premeditação dos seus actos, ao tentarem concretizá-los, já podem ser acusados de intenção de crime.

³⁰ Pena que priva a liberdade, isto é, pena de prisão.

O artigo 316.º (Embriaguez durante a condução) do Código Penal alemão estipula: Aos autores (do artigo 315.º ao 315.ºd), que não conduzem em segurança veículos por uso das bebidas alcoólicas ou outras bebidas embriagantes, aplica-se uma pena de prisão até 1 ano ou multa pecuniária, caso não sejam abrangidos pelas penas estabelecidas pelo artigo 315.º a ou 315.º c³¹.

Pelos artigos reproduzidos, sabemos que nos últimos anos a legislação alemã se confrontou com uma grande quantidade de comportamentos imprudentes de condução no âmbito do Código Penal, o que se traduziu numa política cada vez mais rigorosa adoptada pelos legisladores alemães, em relação à gestão do tráfego rodoviário.

b. A Itália

O Código Penal italiano foi aprovado no dia 19 de Outubro de 1931 e entrou em vigor, a partir de 1 de Julho de 1931, vulgarmente conhecido por Código de Rocco. Embora este código tivesse sido criado na época da dominação fascista, continua em vigor até agora³². Ao contrário do Código Penal alemão, o Código Penal italiano não sujeita os comportamentos imprudentes de condução ao âmbito de crimes e apenas estipula pela alínea 2 do seu artigo 589.º (homicídio negligente) o seguinte: “aplica-se uma pena de prisão de 1 a 5 anos, no caso de morte por negligência, quando o autor infrinja normas do Código da Estrada”. A alínea 3 do artigo 590.º (dano corporal por negligência) determina: “no caso de danos graves, provocados por acidente, aplica-se uma pena de prisão de 2 a 6 meses, ou uma multa de 480.000,00 mil liras a 1200.000,00 liras”. Para os danos extremamente graves, as multas são de 6 meses a 2 anos de prisão ou 1200.000,00 a 2400.000,00 liras. Em relação ao homicídio negligente³³, ou dano corporal por negligência³⁴, a pena mínima seria dobrada, o que revela que os legisladores dessa época já exigiam que os condutores cumprissem com os seus deveres automobilísticos ao volante.

³¹ Casos de condução imprudente não abrangidos pelos pelo artigo 315.ºa ou 315c.

³² «Código Penal da Itália», tradução chinesa de Huang Feng, Editora da Universidade de Estudos Jurídicos da China, 1998, p. 2.

³³ Idem, artigo 589.º, 1.

³⁴ Idem, artigo 590.º, 1 e 2.

Com esta análise do Código Penal italiano, sabe-se que os legisladores italianos da época, já nos anos 40 do século XX, estabeleciam uma diferença entre as mortes e danos corporais provocados por acidentes e os mesmos resultados provocados por outros factores, o que constitui uma prova suficiente da previdência do sistema jurídico continental europeu.

c. O Canadá

O Código Penal canadiano foi publicado sob o nome “Criminal Code”, [R.S. 1985, c. C-46]. Ele não especifica, como o Código Penal alemão, os comportamentos de condução imprudentes, apenas prevê, como o Código Penal italiano, os casos de mortos e feridos provocados por comportamentos de condução imprudentes.

Apenas o artigo 249.º 1 a) classifica os seguintes actos como criminosos: Veículos automóveis que circulem em ruas, estradas ou outros lugares públicos que possam provocar danos, tendo em conta o carácter e circunstâncias dos lugares, as maneiras de utilização das vias, etc., o ambiente, assim como o fluxo do momento. Os danos provocados por estes comportamentos de condução imprudentes, quando processáveis e, os seus autores estão sujeitos a uma pena de prisão de menos de 10 anos, e as mortes provocadas quando processáveis, os seus autores estão sujeitos a uma pena de prisão de menos de 14 anos. Em relação ao Código Penal alemão e ao italiano, as penas máximas estipuladas pelo Código Penal canadiano, no que diz respeito a mortos ou feridos por acidente, são muito altas, o que reflecte que os legisladores canadianos prestam muita atenção à defesa dos bens jurídicos pessoais e, ao mesmo tempo, reflecte indirectamente a política do sistema anglo-saxónico em relação à gestão do tráfego.

d. Macau

Antes da entrada em vigor do o Código da Estrada e do Regulamento do Código da Estrada, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 16/93/M, os diplomas legais que regulavam o tráfego rodoviário provinham do Código da Estrada português, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 672, de 20 de Maio de 1954, e pelo Código da Estrada, anexo ao Decreto-Lei n.º 29/91/M, de 22 de Abril de 1991. Nessa altura, alguns artigos que dizem respeito às responsabilidades penais já tinham sido incluídos no
1052 Código da Estrada de 1991, dos quais destacamos o artigo 59.º Homi-

cídio³⁵, o artigo 60.º Abandono de sinistrados³⁶ e o artigo 61.º 5. O agravamento para quem conduza um veículo na via pública, encontrando-se suspensa a validade da respectiva licença de condução, é punido como crime de desobediência qualificada. No Código da Estrada actualmente em vigor em Macau, figuram os seguintes artigos que dizem respeito às responsabilidades penais: artigo 62.º Abandono de sinistrados, artigo 63.º Dever de prestação de socorros, artigo 64.º Fuga à responsabilidade, artigo 65.º Condução com licença suspensa e artigo 66.º Punição pela prática de crimes negligentes. Em 1999, mediante o Decreto-Lei n.º 105/99/M, foram aumentadas as penas estipuladas no artigo 62.º, artigo 63.º e artigo 64.º. Além disso, foi acrescentado o artigo 64.º-A Ocupação perigosa da via pública.

Pelos vistos, já no Código da Estrada de Portugal, de 1954, em vigor em Macau, começaram a definir-se como actos criminosos, alguns actos de condução que provocavam mortos ou feridos sujeitos a castigos penais. O Código da Estrada de Macau, e em vigor, bem como as alterações a ser introduzidas penalizaram mais os comportamentos de condução imprudentes.

4. A DIRECÇÃO QUE MACAU DEVE SEGUIR NA PENALIZAÇÃO DA LEGISLAÇÃO DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO

O Chefe do Executivo de Macau, mediante o despacho n.º 194/2000, ordenou a criação do “Grupo de Trabalho para a Revisão do Código da Estrada”, composto pelos seguintes membros:

³⁵ Esse artigo determina que o condutor que cause a morte de alguém por faltas graves será punido com prisão de 1 a 3 anos e multa correspondente. Os factos seguintes são considerados como faltas graves: a) Conduzir em estado de embriaguez completa ou incompleta, quando o acidente resulte de falta de destreza, atenção ou segurança proveniente desse estado. Exceptua-se o caso em que a embriaguez provenha de circunstâncias absolutamente imprevisíveis; b) Ter o acidente resultado de excesso de velocidade ou de manobras perigosas, quando o condutor deva ser julgado habitualmente imprudente.

³⁶ Esse artigo determina: a) Os condutores que abandonem voluntariamente as pessoas vítimas dos acidentes que tenham causado, total ou parcialmente, conhecendo a sua situação e não as socorrendo imediatamente, serão punidos com prisão até 2 anos, graduada em função do perigo sofrido pela vítima, em face da gravidade das lesões. b) Quando da omissão de auxílio resulte a morte, aos condutores será aplicada uma pena maior de 2 a 8 anos. c) Aos condutores que tenham conhecimento da situação do lesionado e por algum acto ou omissão de auxílio, que possa ser aceite ou considerado como indiferente, será aplicável uma pena correspondente ao crime de fraude.

- 1) Chefe da Divisão de Apoio Técnico da Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes, que o coordena;
- 2) Director do Departamento de Tráfego da Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes;
- 3) Director dos Serviços de Viação e Transportes da Câmara Municipal de Macau Provisória;
- 4) Responsável do Gabinete Jurídico e Notariado da Câmara Municipal de Macau Provisória;
- 5) Director do Departamento de Trânsito do Corpo de Polícia de Segurança Pública.

O Grupo de Trabalho apresentará, de forma global e fundamentada, as alterações que forem necessárias introduzir ou convirem introduzir na legislação, e sobretudo propostas que tornem o Código da Estrada correspondente à realidade rodoviária.

Pelo exposto, sabemos que para conter eficazmente alguns comportamentos de condução imprudentes e graves e, também, para reduzir o número de mortos e feridos nos acidentes, é inevitável sujeitar alguns comportamentos a castigos penais. Pelo estudo realizado tomámos conhecimento que a Alemanha foi a pioneira neste campo. Aliás, em 2000, quando o Primeiro-Ministro Zhu Rongji visitou a Alemanha, disse expressamente que a China ia seguir totalmente os quadros jurídicos alemães.

Por isso, as normas penais do Código da Estrada de Macau deverão seguir a grande tendência legislativa do interior da China, tomando o sistema jurídico alemão como modelo e introduzindo algumas adaptações em consideração à realidade de Macau, para que a legislação macaense neste campo possa encaixar-se no sistema jurídico do interior, a fim de conseguir um resultado ideal de uniformização jurídica. Além disso, deverão ser introduzidas alterações em alguns artigos penais que foram elaborados com conceitos ambíguos e contra os princípios no Código Penal, substituindo-os por conceitos bem claros, afim de que se possa aplicar o rigoroso princípio de “*nullam crimen, nulla poena sine legi*”, dos códigos penais, mas também constante de todas as constituições mundiais, até da Lei Básica, de modo a deixar bem claro o código de conduta que as pessoas, devem seguir, evitando-se assim, legislar em chinês pela forma, e optando-se por respeitar a sua lógica essencial. Antes da publicação e aplicação de alguns normas jurídicas pertinentes, é preciso fazer

campanhas generalizadas de sensibilização junto dos utilizadores das vias públicas, e dos cidadãos comuns, para que possam ter conhecimentos de tais normas, de modo a que todos possam conduzir ou caminhar duma maneira cuidadosa, prudente e civilizada, e a criar uma urbe moderna e harmoniosa, segura e com tráfego fluido. Só desta maneira, as leis podem desempenhar a função orientadora que lhes pertence.

