

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



Rui Augusto Perfeito Marta

Aspirante a Oficial de Polícia

Trabalho de Projecto do Mestrado em Ciências Policiais
XXII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

Seguro de Responsabilidade Civil nas Viaturas Policiais

- Vantagens e Benefícios -

Orientador:

Comissário Ricardo Miguel de Castro Matos

LISBOA, 26 DE ABRIL DE 2010



Rui Augusto Perfeito Marta

Aspirante a Oficial de Polícia

**SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL NAS VIATURAS
POLICIAIS
- Vantagens e Benefícios -**

Trabalho de Projecto do Mestrado em Ciências Policiais

XXII Curso de Formação de Oficiais de Polícia

Orientador:

Comissário Ricardo Miguel de Castro Matos

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA

LISBOA

2010

à minha Leonor!

Agradecimentos

São naturalmente poucas as palavras, e vagas com certeza, quando se pretende agradecer algo que tão importante foi para nós. É através destas linhas direitas que pretendemos, sem entortar, reconhecer as pessoas que para nós tiveram um significado especial, tentando sem excepção dar o devido valor a quem por nós se dedicou.

Tratou-se de mais um passo dado na direcção ao sucesso, que nunca seria possível sozinho. Foram muitos os que tiveram um papel de relevo no nosso trabalho, não podendo desde logo ser esquecidos.

É através desta forma singela que nos cabe agradecer:

Ao nosso orientador, Senhor Comissário Ricardo Miguel de Castro Matos, pelo seu esforço, disponibilidade, dedicação, simpatia, compreensão, orientação e apoio incansável de colaboração, proporcionados ao longo de todo este trabalho;

Ao Subcomissário Narciso do GDD, da Direcção Nacional, pela sua distinta simpatia e disponibilidade demonstradas;

A todos os elementos do Núcleo de Deontologia e Disciplina do COMETLIS, pela disponibilidade e amizade destacadas;

À Chefe Anabela da Secção de Logística do COMETLIS, pela paciência e disponibilidade constantes;

Aos Elementos da Biblioteca do ISCPSI que tanto nos apoiaram, pela amizade e disponibilidade sempre presentes;

A todos os Docentes do ISCPSI e Quadro Orgânico, pelos ensinamentos e amizade revelados;

Ao ISCPSI, pelo que constrói, dentro e fora dos portões, dentro e fora dos nossos corações;

Ao XXII CFOP, colegas, amigos e camaradas, pela amizade sentida ao longo dos tempos;

Ao Homem, Camarada e Amigo Sérgio Antunes, que tanto lutou e que tudo fez por nós - que as nossas lágrimas espelhem o seu verdadeiro valor;

A todos aqueles que, por lapso, não mencionámos e contribuíram de alguma forma para este trabalho;

Aos meus pais, a quem devo tudo o que tenho e tudo o que sou;

À minha irmã que tanto admiro;

À minha razão de ser, Leonor;

À pessoa que me tem feito sorrir nestes últimos 5 anos, encantadora, simples e bela.

À dona do meu coração, Magda.

.

A todos o meu humilde e sincero agradecimento!

Índice

Índice de Tabelas	8
Resumo	9
Introdução	10
Capítulo 1 – Enquadramento Teórico	12
1.1 Conceitos Fundamentais	12
1.1.1 Direito dos Seguros / Contextualização Histórica	14
1.1.2 Seguro / Contracto Comercial	15
1.1.2.1 Responsabilidade Civil	17
1.1.2.2 As Fontes	18
1.1.2.3 As Modalidades de Seguros	19
1.1.2.4 Intervenientes	19
1.1.2.5 Elementos essenciais do contracto de seguro	19
1.1.2.6 Deveres do segurador	20
1.1.2.7 Deveres do tomador	21
1.1.2.8 Apólice / Forma e conteúdo	21
1.1.2.9 Prémio do Seguro / Condições	22
1.1.2.10 Sinistro e a Participação Automóvel	23
1.1.2.11 Indemnização	25
1.1.2.12 Fundo de garantia automóvel	27
1.1.3 Seguro Obrigatório / Enquadramento legal	29
1.1.4 A Condução Automóvel	31
1.1.4.1 Ambiente Rodoviário	32
1.1.5 Acidentes de Viação	34
1.1.5.1 Factores que exercem um importante papel nos acidentes rodoviários	35
1.1.5.2 Caracterização e análise dos factores e circunstâncias dos acidentes com viaturas policiais	37
1.1.5.3 Acidentes em Serviço	38
Capítulo 2 – Recolha e análise dos acidentes de viação com viaturas policiais em 2008	40
2.1 Metodologia	40

2.2 Contextualização	41
2.3 Procedimentos	43
2.3.1 Processo Administrativo	43
2.3.2 Processo Disciplinar	44
2.3.3 Inquérito	45
2.3.4 Processo de Sanidade	46
2.4 Análise dos Resultados	47
2.4.1 Análise quantitativa	47
2.4.2 Os Custos	49
Capítulo 3 - Análise do procedimento das seguradoras	50
3.1 Ocorrência / Acidente	51
3.2 Indemnização	54
3.3 Esquematização	56
3.4 Simulação do Seguro Automóvel	56
Conclusão	65
Bibliografia	68
Lista de Anexos	74

Índice de Tabelas

Tabela n.º 1 – Preço por Categoria – Tranquilidade	59
Tabela n.º 2 – Prémio Geral Anual – Tranquilidade	60
Tabela n.º 3 – Preço por Categoria – Lusitânia	60
Tabela n.º 4 – Prémio Geral Anual – Lusitânia	61
Tabela n.º 5 – Preço por Categoria – Liberty Seguros	61
Tabela n.º 6 – Prémio Geral Anual – Liberty Seguros	62
Tabela n.º 7 – Preço por Categoria – Axa Portugal	62
Tabela n.º 8 – Prémio Geral Anual – Axa Portugal	63

Resumo

Um tema relacionado com acidentes, viaturas policiais, seguros e responsabilidade civil é sempre pertinente e apelativo.

Em matéria da situação actual na Polícia de Segurança Pública existe sempre grande controvérsia, pois as opiniões são díspares.

Este trabalho irá procurar, dentro do Direito dos Seguros, matéria de facto para suportar o objecto de estudo, referindo as fontes, as modalidades de seguro, os respectivos intervenientes, os elementos essenciais do contrato, o segurador, o segurado, a apólice, o prémio, o sinistro, a indemnização, o fundo de garantia automóvel e a responsabilidade civil.

Será útil também o enquadramento legal do seguro obrigatório, na legislação portuguesa, bem como a análise da condução automóvel e respectivo ambiente rodoviário.

O estudo dos acidentes de viação com viaturas policiais e seus conceitos revela-se deveras importante pelo que será alvo de análise, utilizando como suporte os procedimentos administrativos. Será introduzida uma análise de resultados obtidos, bem como uma análise de procedimentos das seguradoras.

Concluir-se-á com a apreciação geral das vantagens e benefícios do seguro automóvel nas viaturas policiais.

Palavras-Chave: Direito dos Seguros; Seguro Obrigatório; Acidentes de Viação; Viaturas Policiais; Responsabilidade Civil.

Introdução

Em resultado natural do desenvolvimento das deslocações marítimas e dos riscos que lhes eram próprios, o seguro acabou por emergir aproximadamente no início do século XV.

Criado em função da necessidade de protecção contra o perigo, da incerteza do futuro e da imprevisibilidade dos acontecimentos, o seguro foi sendo aperfeiçoado progressivamente, tendo-se constituído num mecanismo de natureza particular, encontrando-se vinculado não só à protecção de pessoas e empresas, como também ao nível económico-social.

O seguro de responsabilidade civil é obrigatório para todos os veículos a motor e seus reboques que transitem na via pública, de acordo com o artigo 150º do Código da Estrada (CE)¹. No entanto, o mesmo não se aplica a viaturas do Estado, neste caso e em concreto, viaturas policiais².

É intuito identificar as vantagens e os benefícios da adopção de seguro de responsabilidade civil automóvel na Polícia de Segurança Pública (PSP), verificando a sua viabilidade ao nível de custos com acidentes, ao nível de eficiência de resolução dos processos, como também ao nível da eficácia no desenvolvimento e progresso de resolução dos mesmos.

É uma temática bastante relevante para a PSP no sentido em que, actualmente, os processos em matéria de sinistros automóveis são extremamente burocráticos e morosos, sendo os custos, em função dos prejuízos causados e face às indemnizações, avultados para a despesa institucional.

Tentar-se-á analisar a adopção de um seguro de frota para todas as viaturas policiais do Comando Metropolitano de Lisboa (COMETLIS), verificando a possibilidade de se tornar uma mais-valia para a PSP, ao nível funcional e operacional, nomeadamente, no que toca à poupança de elementos policiais destacados para esse tipo de serviço, à rapidez de resolução dos incidentes e também em relação à poupança de custos com indemnizações, analisando todos os aspectos fulcrais na implementação do mesmo.

A investigação incidirá fundamentalmente no serviço operacional da PSP, serviço este que se caracteriza primordialmente pela sua actividade de rua onde os veículos

¹ Decreto-Lei 44/2005, de 23 de Fevereiro.

² De acordo com artigo 9º do Decreto-Lei 291/2007, de 21 de Agosto.

motorizados são uma exigência de acção. Assim sendo, é de fácil compreensão que os mesmos facilmente se encontram expostos constantemente às mais diversas situações de incidentes.

De realçar as circunstâncias próprias do serviço policial, o modo e a forma como estes veículos se fazem deslocar, os locais por onde transitam, as características próprias dos veículos e dos seus motoristas, incidindo particularmente no grau de risco de condução de uma viatura policial (perseguições, deslocações em marcha de emergência...), todo um conjunto de aspectos relevantes que terão influência na possível origem de um sinistro com uma viatura policial.

Será alvo de uma abordagem em geral as consequências próprias dos acidentes de viação, nomeadamente no que diz respeito aos acidentes com viaturas policiais, causas e consequências, responsabilidade, custos e danos causados.

Serão analisados processos administrativos e disciplinares referentes a acidentes com viaturas policiais, presentes no Núcleo de Deontologia e Disciplina (NDD) do COMETLIS e no Gabinete de Deontologia e Disciplina (GDD) da Direcção Nacional (DN).

Será analisada informação obtida perante as companhias de seguros, no que toca à possibilidade da implementação de um seguro de responsabilidade civil aos veículos afectos ao COMETLIS, nomeadamente através da simulação de custos com o seguro, bem como os seus procedimentos em matéria de sinistros e resolução dos mesmos, procurando fundamento devido para este trabalho.

A metodologia adoptada orientar-se-á pelo estudo documental, nomeadamente através da leitura de bibliografia respeitante ao tema e objectivos em causa. Para tal, utilizar-se-ão essencialmente obras de cariz nacional e trabalhos realizados nesta área, em particular, teses elaboradas por alunos deste instituto.

Capítulo 1 – Enquadramento Teórico

1.1. Conceitos Fundamentais

Na história do automóvel, não existe um momento rigoroso que se possa afirmar como sendo o princípio da sua grandiosa criação. Contudo, os primeiros automóveis a aparecer foram resultado de consecutivas transformações e adaptações técnico-científicas que se foram progressivamente expandindo em função de uma finalidade comum, ou seja, “viajar rápido, com comodidade e, sobretudo, com um mínimo de esforço para os ocupantes e um máximo de segurança”³.

A questão da segurança no veículo automóvel debate-se desde há um século a esta parte, a partir do momento que ocorreram as primeiras viagens. Inicialmente, o perigo primordial para a circulação automóvel resultava do péssimo estado de conservação das estradas onde buracos existentes representavam constantemente um eixo partido e o adiantado fim de viagem.

Com o passar dos anos, o tráfego foi aumentando com o crescente número de veículos motorizados e outros com travões muito fracos ou inexistentes, levando a falta de vigilância rodoviária a um aumento de acidentes graves - e a uma mudança na forma de pensar das pessoas. Principalmente a partir do ano de 1960, o tema da segurança rodoviária foi gradualmente ganhando importância. Novas leis foram criadas, que levaram a importantes desenvolvimentos rumo a carros mais seguros.

Por segurança passiva, entende-se todas as medidas destinadas a minorar as consequências de um acidente, desde volantes capazes de absorver energia a contornos suavizados das carroçarias. Estas medidas aplicam-se tanto aos passageiros dos veículos como aos peões. Como partes da segurança activa, contam-se todas as medidas destinadas a evitar os acidentes. Neste âmbito, o estado das vias de circulação desempenha um papel muito importante, assim como a sinalização.

Da parte dos veículos, houve uma grande evolução nos últimos 15 anos, tendo surgido numerosas invenções que melhoraram decisivamente aspectos como a estabilidade direccional, a travagem, a visibilidade e a ergonomia.

³ História do automóvel – Wikipédia, enciclopédia livre.

O exercício da condução automóvel potencia riscos decorrentes de vários factores, que geram elevados custos, e que muitas vezes se traduzem na perda de vidas humanas, e provocam avultados prejuízos sociais e económicos.

“A utilização do veículo automóvel requer conhecimentos técnicos, no que respeita ao seu manejo e à sua utilização, através de operações técnicas que façam o veículo automóvel deslocar-se espacialmente”⁴. A lei submete a obrigação aos condutores de tomarem todas as devidas prudências, com o intuito de diminuir eventuais riscos próprios da condução automóvel.

«A ocorrência de acidentes é inerente à actividade humana (acidentes de trabalho, domésticos, desportivos, etc.) e em particular à mobilidade»⁵. O acidente faz parte da realidade quotidiana do indivíduo, podendo a sua causa e consequência do mesmo derivar de indeterminadas circunstâncias, não havendo uma única razão causal.

O acidente é abstractamente encarado como sendo “um acontecimento fortuito ou eventual que altera a ordem das coisas e que involuntariamente origina danos às pessoas ou aos objectos”⁶. Se for um acontecimento em que haja intenção clara de produzir o evento, deixa de ser considerado acidente, passando a considerar-se crime.

Acidente de viação é “uma ocorrência na via pública ou que nela tenha origem, envolvendo pelo menos um veículo, do conhecimento das entidades fiscalizadoras, e da qual resultem vítimas e/ou danos materiais” (ANSR, 2008)⁷.

Cabe ao condutor ou proprietário de um veículo a responsabilidade pelos danos que este possa causar, podendo em caso de acidente, devido às indemnizações que poderão ser impostas, envolver-se em complicações ao nível das responsabilidades. Com vista a acautelar os legítimos interesses dos lesados em acidentes de viação, institucionalizou-se a obrigatoriedade de um contrato de seguro de responsabilidade civil para os veículos terrestres a motor e seus reboques.

Procurando eficazmente dar uma resposta correcta aos legítimos interesses dos lesados por acidentes de viação, institucionalizou-se o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, o que, com o decurso do tempo se tem vindo a revelar

⁴ Como refere Germano Marques da Silva: “Conduzir não é um simples acto, (...) mas o complexo de operações técnicas necessárias e adequadas a pôr e manter o automóvel em circulação”. (1997:47).

⁵ António Lemonde de Macedo, *Lições da Cadeira de Vias de Comunicação* (não publicadas), Lisboa, Instituto Superior Técnico, p. 11.

⁶ BORREL, J.; Algaba P.; Martinez, J. *Investigação de Accidentes de Trafico*. Dirección Geral de Tráfico (1991). Op. Cit. in P. 33-41.

⁷ Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária.

indubitável, como uma medida de grande significado social, que importa apenas fortalecer e melhorar.

Impõe-se, com a implementação do seguro obrigatório aos veículos automóveis, a protecção dos legítimos interesses dos lesados em caso acidente de viação, sendo que a respectiva inexistência de seguro é punida por lei, dando origem de imediato à respectiva apreensão de veículo, conforme artigo 162º do CE⁸ e ao pagamento de uma coima. De referir que a responsabilidade da indemnização, neste caso, é do proprietário e do condutor da viatura causadora do acidente.

1.1.1. Direito dos Seguros

Seguro, “contrato pelo qual o segurado se obriga ao pagamento de certa quantia e o segurador se compromete a indemnizar o primeiro ou um terceiro, no caso de se verificar qualquer dos riscos assumidos”. (Dicionário da Língua Portuguesa da Porto Editora, 2004).

Segundo A. Cordeiro (2002), a definição de seguro fragmenta-se do seguinte modo: “Negócio pelo qual uma entidade – segurador assume, perante outra – o tomador – mediante uma contrapartida – o prémio – o risco de um determinado evento futuro e incerto – o sinistro – efectuando, caso ele ocorra, a favor de determinada pessoa – o beneficiário ou segurado – a prestação ou prestações acordadas.”

A primeira noção de seguro surgiu há cerca de 500 anos atrás, no final do século XIV, aquando da expansão marítima, tendo-se verificado que os navios e as extensas viagens pelo mar acarretavam riscos elevados. Existia então entre os navegadores um acordo que garantia, a quem perdesse um navio, a construção de um outro, pago pelos demais participantes da mesma viagem.

É nesta linha de pensamento que surge então o primeiro regime segurador, no ano de 1370, em Portugal, tendo como principal finalidade a protecção dos navios com peso bruto superior a 50 toneladas e sua carga. Posteriormente, surgem noutros países regulamentações idênticas, nomeadamente, em França e em Inglaterra.

Pelo que se conseguiu apurar, só no ano de 1666 é que surge nova regulamentação de seguros, nomeadamente em Inglaterra, devido ao facto de ter ocorrido em Londres um gigantesco incêndio, com custos económicos elevados. (J. Gomes, 2000)⁹

⁸ Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, artigo 162º, n.º 1, f).

⁹ José Caramelo Gomes, Apontamentos de Direito dos Seguros, Lisboa, Universidade Moderna, s.d.

O acto de segurar foi-se desenvolvendo excepcionalmente ao longo do tempo, tendo surgido novas modalidades de seguro a partir do século XIX, nomeadamente o seguro de acidentes de trabalho, o seguro de acidentes pessoais, o seguro agrícola, o seguro automóvel, entre tantos outros.

A actividade seguradora em Portugal encontra-se regulada desde o final do século XIX, com o aparecimento das primeiras normas regulamentares, onde se consagraram desde logo os princípios basilares desta actividade, nomeadamente o princípio da tipicidade, da exclusividade e da supervisão dos poderes públicos, encarados como fundamentais na firmeza das entidades seguradoras e na segurança do sector.

O desenvolvimento do actual regulamento jurídico da actuação seguradora em Portugal deve-se, impreterivelmente, ao Decreto-Lei¹⁰ que estabeleceu o regime de acesso e exercício da actividade seguradora, pois, até então, o enquadramento jurídico desta actividade encontrava-se disperso por uma variedade de diplomas.

O regulamento anterior a este Decreto baseava-se particularmente numa política de impedimento à iniciativa privada do ramo segurador, sendo a partir do final dos anos 70 que se passou à nacionalização deste sector.

1.1.2 Contrato de Seguro

“O contrato de seguro é aquele pelo qual uma empresa se obriga a pagar certa soma, dado um evento fortuito, mediante prémio calculado segundo as probabilidades daquele evento suceder”.¹¹

Considerando o contrato de seguro como sendo um contrato comercial, o Estado poderá interceder por três direcções distintas:

- Mediante a supervisão aos seguradores;
- Através da protecção que concede aos segurados;
- Na imposição de seguros obrigatórios.

Para um contrato ser válido, não é necessário nenhum cumprimento de forma especial. Contudo, é obrigação do segurador formalizar o respectivo contrato através de uma ferramenta escrita, devidamente assinada e datada por si, denominada por apólice de seguro. Para que se considere válido o contrato, não é necessária a assinatura do tomador do seguro; legalmente, apenas se exige a assinatura do segurador.

¹⁰ Decreto-Lei nº 102/94, de 20 de Abril – Decreto-Lei nº 251/2003, de 14 de Outubro.

¹¹ VIVANTE, Cesare. *Instituições de Direito Comercial*. Campinas: LZN Editora, 2003, p. 285.

Normalmente, é na celebração do contrato que se entrega a apólice ao tomador do seguro, mas encontra-se previsto que, para certo tipo de seguros, se lhe poderá enviar a apólice num período de 14 dias, sendo que, para os seguros com riscos avultados, se poderá acordar um prazo de entrega. A entrega da apólice de seguro pode, a qualquer momento, ser exigida pelo tomador do seguro, mesmo após o termo do contrato.

Findado o tempo de entrega da referida apólice, pode o tomador do seguro de imediato resolver o contrato¹², tendo a sua dissolução efeito retroactivo e o tomador do seguro direito à restituição total do prémio pago, o mesmo acontecendo durante o tempo em que não for entregue.

A proposta é meramente um documento cujo teor representa a vontade do segurado, onde estão tipificadas todas as condições por ele exigidas e por ele formuladas. A proposta é a base do contrato de seguro, fazendo dele parte integrante.

A apólice constitui em si o contrato de seguro propriamente dito. Trata-se do título constitutivo e documento probatório, emitido pelo segurador, donde constam as respectivas condições gerais e especiais e as condições particulares acordadas. A apólice fundamenta-se com base na proposta inicial.

A celebração e execução do contrato de seguro são objecto dos artigos 18º a 42º do Regime Jurídico do Contrato de Seguro (RJCS)¹³, que estabelecem regras quanto à formação do contrato, risco, vigência e resolução.

Os deveres impostos pela lei da transparência¹⁴, que estabelece regras de transparência para a actividade seguradora e disposições relativas ao regime jurídico do contrato de seguro são complementados pelos estabelecidos nos artigos 176º a 187º do Regulamento da Actividade Seguradora (RAS)¹⁵.

O regime actual da actividade seguradora portuguesa é necessariamente marcado pela adesão à União Europeia e pelas obrigações comunitárias daí resultantes, nomeadamente no que toca à liberalização e produção no mercado interno.

“Nenhum contrato de seguro cobre todos os riscos. Além do seguro obrigatório de responsabilidade civil, e porque os veículos são bens de valor elevado que importa

¹² Juridicamente, resolver um contrato significa terminá-lo.

¹³ Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de Abril, que estabelece o Regime Jurídico do Contrato de Seguro.

¹⁴ Decreto-Lei n.º 176/95, de 26 de Julho, com a alteração e aditamento introduzidos pelo Decreto-Lei n.º 60/2004, de 22 de Março.

¹⁵ Decreto-Lei n.º 8-C/2002, de 11 de Janeiro, que transpõe para o direito interno a Directiva n.º 98/78/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Outubro.

preservar, pode ainda ser contratado, entre outras garantias, o chamado seguro de danos próprios. Este contrato de seguro abrange os prejuízos sofridos pelo veículo seguro ainda que o condutor seja o responsável pelo acidente, em conformidade com as coberturas que vierem a ser contratadas. Habitualmente, o seguro de danos próprios cobre os prejuízos resultantes de choque, colisão e capotamento, bem como furto ou roubo e ainda incêndio, raio e explosão”¹⁶.

1.1.2.1 Responsabilidade Civil

É normal que a conduta jurídica dos indivíduos possa perturbar e provocar danos nos interesses de alguém. Quando tal acontece, é obrigação de quem provoca o dano repará-lo. (Luís Fernandes, 2001).

Pode considerar-se, portanto, que a responsabilidade civil se fundamenta nessa imposição legal que recai sobre o responsável, em indemnizar patrimonialmente o lesado pelo dano causado, independentemente da vontade das partes. (M. Costa, 1980).

Quem causar um dano a outrem, através da violação de um direito absoluto ou do incumprimento ou cumprimento defeituoso de uma obrigação, constitui-se na obrigação de o indemnizar pelos danos resultantes da lesão, cujo princípio assenta no Código Civil (CC)¹⁷.

A Responsabilidade Civil divide-se em Contratual, assentando no incumprimento ou cumprimento defeituoso de uma obrigação específica e na Extracontratual, que assenta na violação de direitos absolutos, vida, propriedade, etc., comuns à generalidade das pessoas.

Conforme o princípio se encontra estabelecido no artigo 798º do CC, o devedor que falta culposamente ao cumprimento da obrigação, torna-se responsável pelo prejuízo que causa ao credor.

A Responsabilidade pelo risco é responsabilidade objectiva justificada no perigo específico de determinadas matérias ou funções, vinculando quem as utiliza no seu próprio interesse. Não se deve confundir portanto a responsabilidade pelo risco, que é claramente objectiva, com casos particulares de responsabilidade subjectiva, geralmente ligados a uma actividade perigosa, conforme artigo 493º, n.º 2 do CC.

¹⁶ Revista n.º 91, Novembro/Dezembro de 2002, 19.

¹⁷ Artigo 483º do CC, n.º 1, «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».

No artigo 503º do CC¹⁸, pode verificar-se a presença da responsabilidade objectiva que recai sobre o condutor de um veículo, ficando este restrito aos riscos próprios do referido veículo, sendo esta responsabilidade antecipada e legalmente garantida por um seguro de responsabilidade civil automóvel obrigatório, sem o qual o veículo não poderá circular.

1.1.2.2 As Fontes

Relativamente às fontes respeitantes ao contrato de seguro, as mesmas são inúmeras e encontram-se indiscriminadamente dispersas em legislação avulsa. Por esse facto, sublinham-se as mais importantes.

No Código Comercial¹⁹, a legislação relativa à natureza comercial dos seguros encontra-se tipificada do artigo 425º ao 462º. Relativamente ao Contrato de Seguro, encontram-se enunciados nos artigos 426º e 427º deste diploma, a forma do contrato e as menções referentes à apólice, bem como, o regime do contrato.

No RAS, encontramos também matéria directamente aplicável ao contrato de seguro, nomeadamente, do artigo 176º a 187º, abordando desde a temática do dever de informação relativo ao contrato até ao Princípio da congruência.

Relativamente ao RJCS, este “assenta primordialmente numa adaptação das regras em vigor, procedendo à actualização e concatenação de conceitos de diversos diplomas e preenchendo certas lacunas. Deste modo, “vem também atender a um conjunto de desenvolvimentos no âmbito dos seguros de responsabilidade civil, frequentemente associados ao incremento dos seguros obrigatórios”²⁰.

De referir também o Decreto-Lei n.º 142/2000, de 15 de Julho, actualizado pelo Decreto-Lei n.º 122/2005, de 29 de Julho, que aprovou o Regime Jurídico do Pagamento de Prémios de Seguro (RJPPS), tendo-se procurado alcançar um maior equilíbrio nas relações contratuais entre empresas de seguros e segurados.

Ainda no que concerne a fontes, importa identificar o contrato de seguro como um contrato de adesão submetido ao Regime das Condições Contratuais Gerais (RCCC), Decreto-Lei n.º 323/2001, de 17 de Dezembro.

¹⁸ Artigo 503º, do CC, n.º 1, «Aquele que tiver a direcção efectiva de qualquer veículo (...), responde pelos danos provenientes dos riscos próprios do veículo, mesmo que este não se encontre em circulação».

¹⁹ Decreto-Lei n.º 8/2009, de 7 de Janeiro.

²⁰ Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de Abril, I.

1.1.2.3 As Modalidades de Seguros

Não impedindo de o contrato de seguros ser um contrato natural de Direito Civil, de tal forma que a sua natureza é de carácter disciplinado pelo princípio da autonomia privada e liberdade contratual, os mesmos encontram-se tipificados por ramos, de acordo a regulamentação dos seguros.

Desta forma, resulta a importante distinção entre: Ramos «Vida» e «Não Vida».

No ramo Vida, encontramos os riscos relacionados com a vida, a incapacidade e outras eventualidades ligadas à pessoa singular. São seguros de pessoas, pelo que não assumem natureza indemnizatória. O montante das prestações é exactamente o convencionado na apólice e não o justo valor de danos resultantes dum sinistro, conforme artigo 124º do RAS. Por sua vez, o ramo Não Vida define-se por exclusão de partes, como exposto no artigo 123º do RAS.

1.1.2.4 Intervenientes

Na concretização de um contrato de seguro, existem diversos sujeitos legais que participam activamente na sua elaboração. É de todo importante referir os seus principais responsáveis:

- a) O segurador é aquela entidade que, através de uma contrapartida remuneratória, assume a responsabilidade dos prováveis riscos que um determinado acontecimento, futuro e incerto pode causar;
- b) O tomador do seguro é caracterizado como sendo a pessoa ou entidade que celebra, conjuntamente com o segurador, o contrato de seguro, tornando-se devedora do prémio;
- c) O segurado ou beneficiário define-se objectivamente como sendo a pessoa à qual se dirige a indemnização ou prestação, na casualidade futura de ocorrência de um sinistro, devidamente segurado.

1.1.2.5 Elementos essenciais do contrato de seguro

Consideram-se elementos essenciais do respectivo contrato o valor e forma de prémio, ou seja, a prestação do tomador do seguro para com o segurador, sendo que o valor pago contribui para a formação de um fundo comum de onde serão retirados os recursos para o pagamento das possíveis indemnizações. O pagamento efectua-se em norma periodicamente.

É também elemento essencial o risco, ou seja, o risco, para ser segurável, deve ser possível, futuro, incerto, concreto, lícito, fortuito e mensurável economicamente. Trata-se de um evento futuro e incerto, previsto na apólice que, quando efectivado, origina a obrigação de indemnizar, sendo que, ao ser efectivado, este risco é denominado de sinistro, correspondendo ao risco assumido pelo segurador e que o obriga a efectuar a prestação acordada, caso exista responsabilidade no acidente.

Para avaliação do risco deve, necessariamente, conjugar-se a possibilidade com a incerteza da ocorrência do sinistro.

1.1.2.6 Deveres do Segurador

Perante o segurador, é requerido o dever de informação, ou seja, em termos gerais, cabe ao segurador prestar todos os esclarecimentos exigíveis e informar o tomador do seguro das condições do contrato, nomeadamente sobre a sua identidade, o âmbito do risco que se propõe cobrir, exclusões e limitações de cobertura, valor do prémio, ou o seu método de cálculo, formas de pagamento e consequências da falta de pagamento, agravamentos ou bónus, duração do contrato e do respectivo regime de renovação, de denúncia e de livre resolução, modo de efectuar reclamações, dos correspondentes mecanismos de protecção jurídica e da autoridade de supervisão.

O segurador encontra-se obrigado a transmitir as informações de uma forma clara, simples e perceptível, por escrito, antes de o tomador do seguro tomar qualquer iniciativa de se vincular contratualmente. A proposta de seguro deve compreender uma referência probatória de que os esclarecimentos que o segurador tem de fornecer foram dados a compreender ao tomador do seguro antes mesmo de este se vincular.

O não cumprimento dos deveres de informação por parte do segurador implica que o mesmo incorra em responsabilidade civil, de acordo com a lei, concedendo ainda, ao tomador do seguro, o direito de resolução do contrato.

O exercício deste direito inicia-se a partir do dia de recepção da apólice, durante o período de 30 dias, tendo a dissolução do contrato consequência retroactiva, ou seja, o tomador do seguro terá direito à restituição total do prémio pago. Estes resultados sucedem também, aquando do não cumprimento das condições da apólice, bastando para isso que as mesmas não se encontrem em concordância com as informações fornecidas antes da celebração do contrato.

1.1.2.7 Deveres do Tomador

A proposta de seguro apresentada pelo tomador do seguro, expondo o risco a segurar, ao segurador tem por imperativo ser devidamente preenchida, com toda a exactidão, incumbindo ao tomador do seguro ou segurado a obrigação de declarar com rigor todas as circunstâncias que entenda plausíveis.

É faculdade do segurador poder-se manifestar através de um inquérito, inquérito este que deverá ser realizado de um modo integral e verídico, podendo declarar ainda outras conjunturas importantes que não estejam atendidas no referido inquérito.

É tendo por base a proposta inicial do risco que o segurador irá avaliar e decidir sobre a sua aprovação, podendo este requerer esclarecimentos complementares se achar que não foram satisfatórios os dados que inicialmente foram prestados na proposta.

Se por alguma razão, o tomador do seguro fruir do claro intuito de enganar o segurador, fornecendo informações incompletas ou incorrectas, actuando desta forma com dolo, ao fazer o esclarecimento do risco a segurar, o contrato é automaticamente anulável, por um período de três meses, não se encontrando o segurador na obrigação de indemnizar o sinistro que surja previamente a ter tido noção da omissão ou incorrecção da declaração de risco.

Por sua vez, se o tomador do seguro declarar incompletamente ou com inexactidão, não tendo porém o claro intuito de atraiçoar o segurador, isto é, actuando negligentemente, ao efectuar a declaração do risco, pode o segurador propor uma mudança no contrato ou fazer com que o mesmo cesse de imediato, apoiado nos trâmites legais.

Ocorrendo um acidente, o segurador pode cobrir a indemnização do sinistro, na relação da divergência entre o prémio pago e o que seria correcto se previamente tivesse conhecimento íntegro do risco. Porém, o mesmo pode optar por não o fazer, demonstrando que não realiza contratos quando o risco é omitido ou não manifestado com exactidão, tendo direito apenas à restituição do prémio.

1.1.2.8 Apólice / Forma e Conteúdo

O contrato de seguro deve circunscrever-se a um documento escrito, constituindo desta forma um instrumento que constituirá a apólice de seguro.

Para produzir o devido efeito, incumbe-se que a apólice de seguro possua devidamente data e assinatura do segurador, enunciando também todos os aspectos tipificados no Código Comercial, mais concretamente:

«(...) 1.º O nome ou firma, residência ou domicílio do segurador;
2.º O nome ou firma, qualidade, residência ou domicílio do que faz segurar;
3.º O objecto do seguro e a sua natureza e valor;
4.º Os riscos contra os quais se faz o seguro;
5.º O tempo em que começam e acabam os riscos;
6.º A quantia segurada;
7.º O prémio do seguro;
8.º E, em geral, todas as circunstâncias cujo conhecimento possa interessar o segurador, bem como todas as condições estipuladas pelas partes».²¹

A apólice deve conter todas as condições gerais, especiais e condições particulares, incluindo obrigatoriamente todo o conteúdo do acordado entre as partes envolvidas.

É minimamente imperativo que qualquer apólice de seguro deva conter a expressão «apólice» e a correcta identificação, respectivamente, de ambas as partes contratuais, intervenientes na celebração do contrato, assim como, o carácter do seguro em causa e os riscos por ele abrangidos. É obrigatório também que contenha os direitos e obrigações de ambas as partes, a extensão territorial e temporal do respectivo contrato, bem como o valor do prémio, o capital seguro, o início e duração de vigência do contrato, tendo, por último, que conter o teor da indemnização do segurador em caso de sinistro ou a forma de a poder determinar, a legislação em que o contrato assenta e as condições de coordenação.

Deve mencionar-se ainda na apólice todas as condições que determinem motivos de ineficácia, de adiamento, de interrupção ou de extinção do contrato por acção de qualquer uma das partes, bem como as disposições que determinem o campo de acção da protecção do seguro, nomeadamente a sua eliminação ou restrição.

1.1.2.9 Prémio do Seguro / Condições

O prémio do seguro determina-se tendo em conta o risco conhecido, sempre em concordância com os princípios estipulados pela companhia de seguros, podendo o valor da remuneração a pagar ser única ou envolver a liquidação em prestações por períodos de tempo, sendo a Franquia uma percentagem não abrangida pela indemnização em caso de sinistro, que é da inteira obrigação do segurado, com o objectivo de aclamar à precaução do segurado e conter as inúmeras condutas burocráticas com sinistros de pequenas dimensões que se têm revelado complicados e onerosos.

²¹ Decreto-Lei n.º 8/2009, de 7 de Janeiro, artigo 426º.

Em termos de agravamentos do prémio, a doutrina estabelece cerca 20% de agravamento do prémio por sinistro na mesma anuidade.

É prática comum em todas as companhias de seguros que logo que haja dois sinistros nos dois últimos anos e a conta de exploração (saldo entre o “a dever” e o “a haver”, dos prémios pagos e indemnizações pagas) seja negativa, a apólice é anulada trinta dias antes no fim do contrato.

De acordo com RJPPS, artigo 6º, a cobertura dos riscos só se verifica a partir do momento da liquidação do prémio ou da prestação inicial, excepto se, devido a acordo de ambas as partes, for acordada data diferente, não podendo esta ser anterior à da recepção da proposta pela seguradora. A cobertura dos riscos só tem início após comprovação do pagamento do respectivo prémio ou prestação através do recibo, devendo constar no mesmo as condições particulares da apólice. É obrigação da seguradora elucidar correctamente o tomador do seguro destes trâmites.

A seguradora tem obrigação de avisar, por escrito, 30 dias antes da data de pagamento dos prémios devidos, decorrentes do contrato, o tomador de seguro, indicando a data, o valor e a forma de pagamento. No incumprimento do referido anteriormente, o tomador de seguro fica em débito, sendo que, passados 30 dias após a data fixada, o contrato é automaticamente extinto, não podendo ser novamente repostos.

Na falta de pagamento do prémio, na condição de prestações, o contrato é de imediato resolvido.

1.1.2.10 O Sinistro e a Participação Automóvel

De acordo com os princípios base da gestão de sinistros, do Regime do Sistema do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (RSSORCA)²², artigo 33º, na celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil automóvel, a seguradora deve informar a conduta que adopta em caso de sinistro, devendo disponibilizar informação escrita de forma compreensível, clara e objectiva, no que diz respeito aos prazos que a ocorrência de um sinistro envolve.

O sinistro corresponde à confirmação, na sua totalidade ou parcialmente, das circunstâncias abrangidas no risco assumido pelo segurador, tendo o segurado a imposição de comunicar à companhia de seguros, com a maior brevidade a comunicação do sinistro.

²² Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

Caso a comunicação à seguradora não seja feita nos oito dias consecutivos ao sinistro, o segurado tem que responder pelos prejuízos causados ao segurador. Esta regra é obrigatória, não podendo ser deliberada pena mais grave.

Segundo o estipulado pelo já acima referido artigo 33º do RISSORCA, os processos utilizados pela seguradora para o cálculo dos prejuízos materiais resultantes de um sinistro, devem pautar-se pela racionalidade, pela adequação e pela coerência, garantindo, em caso de sinistro, a sua fácil acessibilidade e em condições efectivas aos seus clientes e a possíveis terceiros lesados. A seguradora deve disponibilizar a qualquer dos interessados a informação referente à média da resolução dos sinistros.

«Em caso de sinistro, o tomador do seguro ou o segurado, sob pena de responder por perdas e danos, obriga-se a:

- a) Comunicar tal facto à empresa de seguros no mais curto prazo de tempo possível, nunca superior a oito dias a contar do dia da ocorrência ou do dia em que tenha conhecimento da mesma, fornecendo todas as indicações e provas documentais e ou testemunhais relevantes para uma correcta determinação das responsabilidades;
- b) Tomar as medidas ao seu alcance no sentido de evitar ou limitar as consequências do sinistro.»²³

A participação do sinistro deve ser redigida em impresso próprio²⁴, conforme o modelo autorizado pelo Instituto de Seguros de Portugal (ISP), ou através de qualquer outro meio de comunicação que posteriormente possa ser utilizado sem ser necessário recorrer à comparência real das partes envolvidas, tendo obrigatoriamente que haver registo escrito ou gravado.

Parte-se do princípio que o sinistro ocorreu nas condições, na forma e com os resultados constantes na participação de acidente, quando esta for assinada em conjunto por ambos os condutores intervenientes, excepto se a seguradora conseguir demonstrar o oposto.

²³ Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, artigo 34º, n.º 1.

²⁴ Impresso denominado «Declaração Amigável» para participação de sinistro automóvel.

A Seguradora, sempre que tiver conhecimento da ocorrência de um sinistro automóvel abrangido por um contrato de seguro, deve diligenciar, de imediato e com prontidão, o que vem estipulado no artigo 36º, n.1 do Ressorca²⁵.

Os prazos referidos anteriormente passam para metade, se houver participação do sinistro automóvel via declaração amigável ou, pelo contrário, passam para o dobro, se for o caso de situações climatéricas adversas onde o número de sinistros ao mesmo tempo é verdadeiramente extraordinário. Caso a seguradora se encontre a ser investigada por pressentimento fundado de fraude, os prazos previstos ficam suspensos, conforme observado nos n.º 6 e n.º 7 do mesmo diploma.

1.1.2.11 Indemnização

Em princípio, a indemnização deve reconstruir a situação que o lesado teria, se não tivesse ocorrido o sinistro, tal como estatui o artigo 562º do CC.

O CC prescreve que a indemnização deve consistir na restauração natural, mas se esta não for demasiadamente onerosa para o responsável. Neste caso, por acordo e só por acordo com o lesado, a indemnização poderá ser em dinheiro, no caso duma presumível perda total. Quem estiver obrigado a reparar um dano, deve reconstituir a situação que existiria, se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação.

Para ressarcir os danos sofridos por um veículo num acidente de viação, deve, antes de mais, repor-se em substância a utilidade perdida pelo lesado. Devem ser indemnizadas as despesas que o lesado fez em consequência do acidente.

O Rendimento que o lesado poderia ter obtido, e não obteve, com a aplicação do dinheiro que despendeu em consequência do acidente de viação, por os responsáveis pelas consequências desse acidente não terem cumprido as suas obrigações com oportunidade, representa um benefício que deixou de receber, ou seja, um dano.

²⁵ «a) Proceder ao primeiro contacto com o tomador do seguro, com o segurado ou com o terceiro lesado no prazo de dois dias úteis, marcando as peritagens que devam ter lugar;

b) Concluir as peritagens no prazo dos oito dias úteis seguintes ao fim do prazo mencionado na alínea anterior;

c) Em caso de necessidade de desmontagem, o tomador do seguro e o segurado ou o terceiro lesado devem ser notificados da data da conclusão das peritagens, as quais devem ser concluídas no prazo máximo dos 12 dias úteis seguintes ao fim do prazo de oito dias; (...)

(...) e) Comunicar a assunção, ou a não assunção, da responsabilidade no prazo de 30 dias úteis, a contar do termo do prazo de oito dias, informando desse facto o tomador do seguro ou o segurado e o terceiro lesado, por escrito ou por documento electrónico; (...).

O montante indemnizatório corresponde à reparação do automóvel danificado acrescido do valor da paralisação, excepto se esta for excessivamente onerosa, caso em que se aconselha a perda total, avaliando o respectivo valor venal.

Tendo-se apurado o sinistro, é da responsabilidade do segurador pagar ao segurado o valor do capital seguro. Encontram-se também na obrigação do segurador todos os extravios e prejuízos que o objecto segurado possa sofrer, inerentes nitidamente a um acontecimento accidental ou eventual, de que o mesmo tenha assumido os riscos.

De acordo com o Código Comercial, artigo 439º, a reparação do sinistro devida pelo segurador ao segurado é calculada em razão do valor do objecto segurado ao tempo do acidente, salvo disposições específicas, constantes neste código. O segurado não pode entregar ao segurador os objectos considerados salvos do sinistro com o intuito de a indemnização a pagar pelo segurador ser maior.

A seguradora, no decorrer de um sinistro, tem que proceder à remuneração da indemnização do lesado, oito dias após a data em que assumiu as responsabilidades, salvo acordo entre as partes em contrário. Caso a seguradora não proceda à liquidação da indemnização devida no prazo estipulado, esta terá que pagar a dobrar os juros de mora, desde a data em que deveria ter sido paga até à data efectiva do pagamento. (Artigo 43º do RRSORCA).

Entende-se por perda total de um veículo, quando a obrigação de indemnizar é feita através do pagamento, em dinheiro, da indemnização do veículo interveniente num acidente de viação, e não através do pagamento da sua reparação.

A noção de Perda Total encontra-se definida no Regulamento de Sinistros Automóveis (RSA)²⁶, artigo 20º-I. A companhia de seguros pode alterar a obrigação de compor o veículo pela indemnização em dinheiro nos seguintes casos:

- O veículo desapareceu ou ficou totalmente destruído;
- A reparação não é possível ou é desaconselhável, por as condições de segurança do veículo terem sido bastante afectadas;
- O custo da reparação com valor do salvado é superior ao veículo antes do acidente.

O valor do salvado é o valor atribuído ao veículo após o acidente e o valor da indemnização por perda total corresponde ao valor venal do veículo antes do sinistro.

²⁶ Decreto-Lei n.º 83/2006, de 3 de Maio.

1.1.2.12 Fundo de Garantia Automóvel

Compete ao Fundo de Garantia Automóvel (FGA), de acordo com RSSORCA²⁷, satisfazer as indemnizações decorrentes de acidentes originados por veículos sujeitos ao seguro obrigatório e que sejam matriculados em Portugal ou em países terceiros em relação à Comunidade Económica Europeia que não tenham gabinete nacional de seguros, ou cujo gabinete não tenha aderido à Convenção Complementar entre Gabinetes Nacionais.

O FGA garante a satisfação das indemnizações por:

- a) Morte ou lesões corporais, quando o responsável seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido ou eficaz ou for declarada falência da seguradora;
- b) Lesões materiais, quando o responsável, sendo conhecido não beneficie de seguro válido ou eficaz.

Só aproveitam do benefício do FGA os lesados por acidentes ocorridos em Portugal Continental e nas regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

Ocorrendo um fundado conflito entre o Fundo e uma seguradora sobre o qual deles recai o dever de indemnizar, caberá ao Fundo reparar os danos sofridos pelos lesados, sem prejuízo de vir a ser reembolsado pela seguradora, se sobre esta vier, afinal, a impender essa responsabilidade.

O FGA conduz ainda os sinistros que tenham acontecido com viaturas não identificadas que provoquem danos corporais, bem como os danos materiais provocados por veículos sem seguro obrigatório válido.

Segundo ainda o RSSORCA, e nos termos do artigo 47º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro²⁸, a reparação dos danos causados por responsável desconhecido ou isento da obrigação de seguro em razão do veículo em si mesmo, ou por responsável incumpridor da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel é garantida pelo FGA, sendo que o mesmo é dotado de autonomia administrativa e financeira e os órgãos do ISP asseguram a gestão do FGA.

O FGA, nos termos do Decreto anterior, mantém todos os seus direitos e obrigações e o mesmo pode efectuar o resseguro das suas responsabilidades.

Relativamente ao pagamento de indemnizações, o FGA garante, até ao valor do capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, a satisfação das indemnizações por:

²⁷ Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, artigo 21º da redacção Decreto-Lei n.º 122-A/86.

²⁸ O Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, foi revogado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

- Danos corporais, quando o responsável seja desconhecido ou não beneficiem de seguro válido e eficaz, ou for declarada a insolvência da empresa de seguros;
- Danos materiais, quando o responsável, sendo conhecido, não beneficie de seguro válido e eficaz;
- Danos materiais, quando, sendo o responsável desconhecido, deva o Fundo satisfazer uma indemnização por danos corporais significativos, ou tenha o veículo causador do acidente sido abandonado no local do acidente, não beneficiando de seguro válido e eficaz, e a autoridade policial haja efectuado o respectivo auto de notícia, confirmando a presença do veículo no local do acidente.

São aplicáveis ao FGA as exclusões previstas para o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, estando também excluídos da garantia do FGA:

- Os danos materiais causados aos incumpridores da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel;
- Os danos causados aos passageiros que voluntariamente se encontrassem no veículo causador do acidente, sempre que o Fundo prove que tinham conhecimento de que o veículo não estava seguro;
- Os danos sofridos pelo causador doloso do acidente, pelo autor, cúmplice, encobridor e receptor de roubo, furto ou furto de uso de veículo que intervenha no acidente, bem como pelo passageiro nele transportado que conhecesse a posse ilegítima do veículo, e de livre vontade nele fosse transportado.

O FGA reembolsa o Gabinete Português da Carta Verde pelo montante despendido por este, ao abrigo do Acordo entre os serviços nacionais de seguros, em consequência das indemnizações devidas por acidentes causados por veículos matriculados em Portugal e sujeitos ao seguro obrigatório previsto neste Decreto-Lei, desde que o responsável pela circulação do veículo não seja titular de um seguro de responsabilidade civil automóvel.

Constituem receitas do FGA, a contribuição resultante da aplicação de uma percentagem sobre o montante total dos prémios comerciais da cobertura obrigatória do seguro de responsabilidade civil automóvel processados no ano anterior, líquidos de estornos e anulações, bem como a contribuição resultante da aplicação de uma percentagem sobre o montante total dos prémios comerciais de todos os contratos de «Seguro Automóvel» processados no ano anterior, líquidos de estornos e anulações, destinada à prevenção rodoviária.

1.1.3 Seguro Obrigatório / Enquadramento Legal

O Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, que aprova o RSSOCA, é parte integrante da ordem jurídica interna da Directiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas nos 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n.º 2000/26/CE, respeitantes ao seguro de responsabilidade civil consequente da circulação de veículos automóveis.

Segundo o Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, artigo 4.º,

“Toda a pessoa que possa ser civilmente responsável pela reparação de danos corporais ou materiais causados a terceiros por um veículo terrestre a motor para cuja condução seja necessário um título específico e seus reboques, com estacionamento habitual em Portugal, deve, para que esses veículos possam circular, encontrar-se coberta por um seguro que garanta tal responsabilidade, nos termos do presente decreto-lei.”

O seguro de responsabilidade civil previsto, relativamente aos acidentes ocorridos no território de Portugal, estipula a obrigação de indemnizar estabelecida na lei civil e abrange os danos sofridos por peões, ciclistas e outros utilizadores não motorizados das estradas quando e na medida em que a lei aplicável à responsabilidade civil decorrente do acidente automóvel determine o ressarcimento desses danos.

Os veículos terrestres a motor e seus reboques só podem circular em território nacional se cumprirem a obrigação de seguro fixada no presente Decreto-Lei e no artigo 150.º, n.º1 do CE²⁹, e de acordo com o artigo 162.º, do CE³⁰, relativamente à apreensão de veículos, o veículo deve ser apreendido pelas autoridades de investigação criminal ou de fiscalização ou seus agentes quando não tenha sido efectuado seguro de responsabilidade civil nos termos da lei.

O Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, tipifica que, sendo o Proprietário ou o Condutor de um veículo responsáveis pelos prejuízos que este possa causar e, em caso de acidente, podem incorrer em graves responsabilidades, face às indemnizações que lhes poderão ser exigidas, institucionalizou-se a obrigatoriedade da Celebração do Contrato de Seguro de Responsabilidade Civil Automóvel para todos os veículos e seus reboques.

²⁹ “ (...) 1 - Os veículos a motor e seus reboques só podem transitar na via pública desde que seja efectuado, nos termos de legislação especial, seguro da responsabilidade civil que possa resultar da sua utilização (...)”.

³⁰ “ (...) 1 - O veículo deve ser apreendido pelas autoridades de investigação criminal ou de fiscalização ou seus agentes quando:” (...) “f) Não tenha sido efectuado seguro de responsabilidade civil nos termos da lei;”.

De acordo com o artigo 9º do Ressorca, ficam isentos da obrigação de segurar os Estados estrangeiros, de acordo com o princípio da reciprocidade e as organizações internacionais de que seja membro o Estado Português.

Os Estados estrangeiros e as organizações internacionais referidas devem fazer prova dessa isenção através de um certificado a ser emitido pelo Instituto de Seguros de Portugal, do qual constará obrigatoriamente o nome da entidade responsável pela indemnização em caso de acidente.

O Estado Português fica também isento da referida obrigação, sem prejuízo da sujeição à obrigação de segurar das departamentos e serviços oficiais, se e na medida em que tal for decidido por despacho de ministro respectivo. O mesmo deve fazer prova da isenção referida através de um certificado emitido pelo ministério respectivo.

As pessoas isentas da obrigação de segurar respondem nos termos em que responde o segurador e gozam, no que for aplicável, dos direitos que a este assistem.

O Decreto-Lei n.º 130/94, de 19 de Maio³¹, torna obrigatória a aposição de um dístico nos veículos terrestres a motor, o qual deverá conter determinados elementos identificadores do seguro do respectivo veículo ou da sua situação de isenção relativamente à obrigação de segurar, bem como a certificação da realização das inspeções periódicas obrigatórias.

Apesar de não substituir os documentos de prova de seguro e da realização da inspeção legalmente reconhecidos, os quais deverão ser imediatamente apresentados sempre que solicitados pelas entidades de fiscalização, o dístico constituirá não só um elemento auxiliar para essas mesmas entidades fiscalizadoras, permitindo uma verificação visual rápida da provável existência do seguro e da realização da inspeção, mas, essencialmente, funcionará como um elemento de informação importante para os eventuais lesados, permitindo-lhes facilmente saber a quem se podem dirigir para reclamarem o ressarcimento dos danos sofridos.

Em concordância com o disposto no n.º 3 do artigo 3.º do Decreto acima referido, relativamente aos veículos isentos da obrigação de segurar, a respectiva vinheta deverá ser emitida pelas entidades mencionadas no n.ºs 4 e 5 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, e por estas entregue juntamente com o certificado que emitem, devendo ser de cor verde e respeitar os seguintes dizeres:

- a) Entidade responsável;

³¹ Revogado pelo Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

- b) Número de matrícula do veículo;
- c) Sem limite ou período de validade coincidente com o do certificado.

A Portaria n.º 530/87, de 29 de Junho, aprova o certificado de isenção do seguro automóvel a que se refere o n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro. Os referidos certificados são emitidos pelo ISP, sendo que a portaria entrou em vigor no 1.º dia do 2.º mês seguinte ao da sua publicação, tendo, nessa data, sido substituídos os cartões ao abrigo da Portaria n.630/79, de 29 de Novembro.

1.1.4 Condução Automóvel

A condução automóvel manifesta-se numa acção que depreende uma aptidão técnica, por parte dos respectivos condutores, compreendendo de igual forma circunstâncias de carácter psicológico; socioculturais e ambientais, considerando-se numa actuação difícil que abarca diferentes áreas. (SILVA,G., 1997).

Na condução automóvel, existe uma constante interacção com o meio ambiente, sendo necessário muitas das vezes o condutor ser portador de hábeis qualidades técnicas capazes de correctamente fazer frente às inúmeras situações de perigo inesperado que subitamente surgem sem que nada as faça prever.

“O exercício da condução automóvel reflecte uma interacção social, estando submetida às normas inerentes da interacção entre as pessoas que vivem numa sociedade, bem como às próprias regras que regulamentam o trânsito. Aliás, o modo como cada pessoa conduz o seu automóvel espelha a maneira como se comporta nas interacções sociais.”³²

Segundo PINTO (2006), a sociedade em geral aceita o facto de a prática de condução automóvel ser considerada como uma acção que engloba e obrigatoriamente e de forma contínua três condicionantes em simultâneo: o automóvel, a pessoa que o conduz e o meio envolvente.

O meio ambiente não se remete só as estradas e suas características, bem como ao clima e outras circunstâncias exteriores à prática propriamente dita da condução. O meio ambiente é também a intervenção do exterior, pacífica ou não, de outras viaturas, outras pessoas, ou mesmo animais que partilhem o mesmo espaço de deslocação. Em relação à

³² Soler e Tortosa,1987:32, apud in PINTO:2006:114.

condição humana, nomeadamente o condutor, o contexto é muito mais complicado, pois este abarca todo o “sistema rodoviário”. (PINTO, 2006).

Efectivamente na prática da condução, cabe ao condutor o dever de auferir de todas as aptidões fundamentais para o seu correcto e eficaz desempenho, possuindo o mesmo o discernimento necessário à adopção de respostas cabais em momentos inesperados, sendo a experiência um factor fundamental e acrescido à boa prestação. Uma favorável condição física do condutor, conjugada com um estado de espírito a condizer, revelam-se como factores preponderantes a uma boa prática automóvel. (MARTA, 2008).

Mercê da especificidade da sua função, o agente policial actua em situações de risco acrescido em relação aos demais trabalhadores, estando, portanto, mais sujeito a acidentes.

É autorizada a condução de viaturas afectas à PSP por pessoal policial, desde que seja titular de habilitação legal para a categoria do veículo, de acordo com Estatuto do Pessoal da Polícia de Segurança Pública (EPPSP).³³

1.1.4.1 Ambiente Rodoviário

“A segurança no sistema de transportes rodoviários depende do equilíbrio entre a interacção das exigências do ambiente e as capacidades de resposta do condutor. Se por um lado o ambiente rodoviário deve induzir o condutor a tomar o comportamento adequado através da sinalização disponível, por outro deve também ser capaz de “perdoar” os erros cometidos pelo mesmo”.³⁴

O tráfego permite, através da estrada, percorrer grandes distâncias em impetuosas deslocações de indivíduos e bens, possibilita também a troca dos mesmos bens e serviços entre comunidades distintas e sociedades diversas, e por final, permite o fácil acesso a residências e respectivas garagens. (CASTRO, 2003).

As estradas vêm cada vez mais de encontro com as exigências da sociedade, sendo fielmente reivindicado que estas permitam com a maior rapidez possível nas deslocações, a maior segurança. Pode com certeza assegurar-se que “as estradas são multifuncionais, na medida em que se destinam a assegurar diferentes necessidades de deslocação. Sendo

³³ Decreto-Lei n.º 299/2009, de 14 de Outubro, artigo 123º.

³⁴ Actas da reunião do Conselho Nacional de Segurança Rodoviária realizada a 14 de Outubro 2002, p.8, apud in CASTRO, Acidentes de Viação – O contributo da PSP, ISCPPI, 2003, p.26.

assim, o seu *design* e sinalização devem prevenir a incerteza entre os seus utilizadores, fornecendo-lhes estradas com um trajecto previsível, sem alterações bruscas de velocidade e de direcção, com bons pavimentos e adaptáveis às diversas funções a que se destinam”³⁵.

O ambiente rodoviário de nada serviria se não interagisse com o veículo e este, por sua vez, não interagisse com o Homem. É de todo impraticável não pensar que a condição humana é fundamental para a existência da maioria dos acidentes. É através do Homem que a condução produz o respectivo efeito tendo efeito directo sobre a viatura automóvel.

O ser humano é um sujeito distinto e decisório na interacção de todos os elementos intervenientes no circuito da condução automóvel, quer através da análise de informação, quer através da capacidade de decisão, sendo sua obrigação decifrar o modo pelo qual é parte activa e poder manipulá-lo. (CASTRO, 2003).

“Os principais erros na origem dos acidentes de viação são erros de reconhecimento, de decisão e de execução, ou seja, erros ligados ao processamento da informação, nas suas 3 fases fundamentais: Identificação do Estímulo, Selecção da Resposta e Execução da Resposta”³⁶.

Sendo a necessidade de mobilidade cada vez maior da sociedade, a mesma não foi ressarcida de investimentos nas estruturas rodoviárias. A infra-estrutura rodoviária actual, não é conciliável com o grau de densidade populacional existente. Daí a crescente preocupação em relação às dificuldades de mobilidade.

“Para um bom sistema de transportes é necessário um utilizador consciente, educado, informado e controlado; uma infra-estrutura adaptada às limitações das capacidades humanas através de um *design* correcto; um veículo que simplifica a tarefa da condução e que protege a vulnerabilidade do ser humano.”³⁷

1.1.5 Acidentes de Viação

Acidente é o acontecimento causal de que resultarem danos em pessoas e/ou coisas. Acontecimento que não pode prever aquele que a ele está exposto ou aquele que a ele dá ocasião. (Caetano P. de Sousa).

³⁵ A segurança no ambiente rodoviário, Lisboa, L.N.E.C; P.R.P, Simpósio, 1996, p.213, apud in idem, p.27.

³⁶ Alves e Silva, 1993, p.236, apud in, MARADO, Acidentes de Viação com Viaturas Policiais – Estudo Exploratório, ISCP, 2006, p.13.

³⁷ Fred Wegman, 1998, p.36, apud in, idem, p.13.

São acidentes de viação os que ocorrem na circulação de veículos. A palavra viação deriva da latina «vectio», ligada às noções de transportar, rolar, circular e viajar.

São todos os acidentes com veículos, ocorram ou não em vias públicas – sendo que não se aplica o C.E. aos acidentes que acontecerem nas vias privadas que não estiverem abertas ao trânsito público – art. 2º do CE. Mas estes acidentes serão regidos pelas normas de responsabilidade civil (artigo 483º e ss. do C.C.).

“Acerca da sinistralidade rodoviária, existem vários vectores que procuram esclarecer os motivos da sua elevada taxa. Numa primeira fase, temos que compreender o sistema rodoviário para assim podermos tirar as devidas ilações. Com efeito, podemos falar de um sistema rodoviário aberto, que combina as partes coordenadas entre si e que concorrem para um resultado ou para formarem um conjunto. Existe uma profunda interacção, ou seja, há uma dependência entre todos. No que concerne à circulação rodoviária, podemos afirmar a existência de uma interacção de forma triangular entre o condutor, o veículo e a via. É reconhecido assim que o homem, a máquina e a estrada formam um sistema de cujo equilíbrio e bom funcionamento das partes depende, fundamentalmente, a segurança de qualquer trajecto. No entanto, há outras interferências que convém trazer à colação, nomeadamente, os peões e os agentes de fiscalização rodoviária.”³⁸

A sinistralidade traduz-se numa ocorrência que origina grandes estragos ou privações, é inerente a tendência para que a consequência seja desastrosa, mesmo tratando-se de um acto puramente inconsciente. Podemos atribuir um duplo significado ao conceito de acidente, que é de ser em regra, sempre desgraça e só algumas vezes corresponde a factos simplesmente causais. (SILVA, G. 1997).

³⁸ GOMES, 1993:23 e VIEIRA, 2007:18, apud in, MARTA, A Condução de Veículos sem Habilitação Legal, ISCPSI, 2008, p.16.

1.5.1 Factores que exercem um importante papel nos acidentes rodoviários

Segundo Chaves (2002), considera-se a existência de vários factores fisiológicos, psicológicos, culturais, sociais, entre outros, que contribuem para o «modus operandi» do ser humano no sistema de tráfego rodoviário.

Os factores fisiológicos encontram-se directamente associados à idade, ao sexo, à capacidade de visão e audição, ao grau de agilidade, à fadiga, à ansiedade, entre outros. Para se poder ter a verdadeira ideia de como estes factores podem influir na ocorrência de um acidente, terá que se analisar os efeitos que a «fadiga» tem por exemplo sobre a condução.

Encarada como “um factor intrínseco que origina a redução das capacidades cognitivas prejudicando a vigilância, a atenção, a capacidade preceptiva, o tempo de reacção e as tomadas de decisão, processos cruciais para uma condução segura, a fadiga é considerada um dos factores dominantes que está na origem, na União Europeia, de pelo menos [em] 10% dos acidentes envolvendo veículos ligeiros e [em] 20% dos acidentes envolvendo veículos pesados. Em suma, podemos afirmar que a fadiga é uma das condicionantes que potencia o adormecimento”³⁹.

Apesar de grande parte dos acidentes acontecer durante o dia, os acidentes que acontecem durante a noite são os que habitualmente têm maiores consequências gravosas, registando-se subjectivamente um número superior de mortos e feridos graves.

Segundo Dr. James Bevan (1980), a fadiga é causada por vários factores, tais como, esforço físico, sono insuficiente, esforço mental, aborrecimentos ou mesmo estados de debilidade, o que proporciona uma sensação de cansaço ou fraqueza.

Consegue-se estabelecer uma forte ligação entre o sono e a fadiga, visto que, quanto maior é a fadiga, maior é a probabilidade de sono.

“A falta de descanso estimula ainda algumas alterações das funções sensoriais que são de extrema importância na condução. Em geral, o condutor com sono diminui a capacidade para integrar informação e para realizar as funções analíticas, ficando mais susceptível de se confundir. O número de erros na execução de manobras também aumenta. A tensão, nervosismo e agressividade começam por dominar o comportamento

³⁹ MARADO, Acidentes de Viação com Viaturas Policiais – Estudo Exploratório, ISCPSI, 2006, p.6.

do respectivo condutor que, conjugado com uma maior pressa para chegar ao sítio onde descansará, dá lugar à aparição de condutas mais arriscadas que o normal”⁴⁰.

Segundo Bell e Donev (1999), ainda no que concerne à fadiga, esta não corresponde apenas e só ao cansaço ou fraqueza provocados pelos inúmeros factores aqui já referidos. A fadiga combina também, e com demasiada frequência, com o *stress*. Basta pensar na extenuação absoluta e no esgotamento produzido pelo trabalho, ambos resultantes de um excesso de *stress*.

“O *stress* é a resposta do organismo a determinados estímulos que representam circunstâncias súbitas ou ameaçadoras. Para se adaptar a uma nova situação, o corpo desencadeia reacções que activam a produção de hormonas, entre elas a adrenalina, deixando o indivíduo em estado de alerta e em condições de reagir. Neste caso, o *stress* pode funcionar como uma reacção importante para resolver os problemas e manter boas prestações. Podemos falar de *stress* quando sentimos uma desadequação, real ou não, entre as exigências que nos estão a ser impostas e os nossos recursos (físicos, intelectuais, emocionais, económicos, entre outros) para lidar com essas dificuldades”⁴¹.

A capacidade de estar alerta é provocada eficazmente pelo estímulo que o aumento do afluxo do sangue no cérebro provoca. Podemos rapidamente passar de um estado de sono profundo a um estado radical de alerta desmedido numa fracção de segundos, originando pensamentos com grande fluidez ainda que um pouco confusos. Em situações de extremo *stress*, a mente humana é capaz de descodificar assuntos complicados com uma subtilidade extrema, ou seja, a mente faz um raciocínio lógico que é procurar objectivamente resposta mais fácil e mais rápida numa situação de desespero. (Bell e Donev, 1999).

No que concerne aos denominados factores psicológicos, estes desempenham um papel extremamente marcante na competência da condução, sendo claramente muito subjectivos; são igualmente mais difíceis de calcular estado emocional, personalidade, atitudes, entre outros. (Cardoso, 1993).

Capaz de promover respostas motoras a vários níveis, um outro factor importante, susceptível de influenciar a condução automóvel é as emoções, que podem afectar negativamente a capacidade da reacção motora. Para além de ter que se exercer o controlo

⁴⁰ MARADO, Acidentes de Viação com Viaturas Policiais – Estudo Exploratório, ISCPSI, 2006, p.7.

⁴¹ Idem, ibidem, p.8.

do veículo, tem também que se resolver os problemas relacionados com o controlo das emoções e com o impacto que estas podem causar na reacção voluntária na execução dos movimentos necessários para um bom controlo do veículo.

Segundo Fernandes (1983), o indivíduo na sua prática de condução reflecte a sua personalidade, bem como o seu estado emocional numa situação ou num determinado momento; o mesmo pode ser extremamente calmo e, numa determinada situação, ficar momentaneamente exaltado.

A inovação cada vez maior dos automóveis gera nos condutores uma sensação de risco diminuto ou de super protecção, ao mesmo tempo que cria um aumento do risco. O condutor ao sentir-se extremamente hábil, o sentimento de risco aferido é mínimo; por esse facto, o mesmo irá arriscar mais, aumentando a probabilidade de acidente. (PINTO).

1.1.5.2 Caracterização e análise dos factores e circunstâncias dos acidentes com viaturas policiais

“Há que salientar como factores principais causadores de acidentes: o excesso de velocidade; a violação da regra da prioridade; a não obediência à sinalização semafórica; e o desrespeito pela sinalização vertical. Estas causas são relativas apenas à sinistralidade com responsabilidade dos elementos policiais.

Os factores referidos traduziram-se, essencialmente, em despistes, embates pelos carros policiais, assim como em viaturas embatidas por terceiros”⁴².

Segundo o estudo realizado, analisando o ano compreendido entre 2002/2003⁴³, apurou-se que cerca de 88% dos acidentes com viaturas policiais decorreram de situações operacionais de carácter de urgência ou de emergência, estabelecendo-se a ideia de que o factor humano era a principal causa nos acidentes de viação com automóveis policiais.

Aferindo a quantia de acidentes por horário de serviço, pôde apurar-se com o referido estudo que, o turno das 13h00 às 19h00 era o turno controverso, seguido do turno das 07h00 às 13h00. Com estes dados pode facilmente depreender-se que o número de acidentes amplia de acordo com a maior ou menor quantidade de tráfego nas estradas.

⁴² MARADO, Acidentes de Viação com Viaturas Policiais – Estudo Exploratório, ISCPSI, 2006, p.17.

⁴³ MARADO, Acidentes Viação com Viaturas Policiais, ISCPSI, 2006.

Como nos turnos da noite a sinistralidade rodoviária é mais reduzida, o mesmo não significa que os acidentes também são menos gravosos.

Verificou-se ainda que, de acordo com o número de acidentes por turno de serviço, 125 acidentes ocorreram no horário das 07h00 às 13h00, 155 acidentes ocorreram no horário das 13h00 às 19h00, 91 acidentes no turno das 19h00 às 01h00 e no horário das 01h00 às 07h00 registaram-se 75 acidentes.

Ainda fazendo referência ao estudo em questão, considerou-se a «fadiga» e a «falta de formação» como sendo as causas fundamentais dos acidentes com viaturas policiais, pois as percentagens obtidas nos inquéritos, para cada um dos indicadores foram notoriamente discrepantes. Sendo que 37,2% dos inquiridos considerou a fadiga como uma das causas da maioria dos acidentes, 69,5% afirma que os mesmos ocorrem mais devido à “falta de formação”. Contudo, os estudos realizados constataram que cerca de 57% dos acidentes tiveram como única causa provável o erro humano, havendo por isso concordância entre as duas fontes apenas no que toca à falta de formação.

Considerou-se que os 50% de inquiridos que consideraram o «estado do piso» como causa da maioria dos acidentes se justificou teoricamente, com a ideia de que a infraestrutura – estrada - deverá transmitir ao condutor uma melhor informação para que este a possa interpretar e avaliar, na realidade para tomar a melhor decisão no exercício da condução.

1.1.5.3 Acidentes em Serviço

Segundo o Regime dos Acidentes em Serviço e das Doenças Profissionais da Administração Pública (RASDPAP)⁴⁴, “Acidente em serviço é todo o que ocorre nas circunstâncias em que se verifica o acidente de trabalho, nos termos do regime geral, incluindo o ocorrido no trajecto de ida e de regresso para e do local de trabalho.”

A qualificação do respectivo acidente compete à entidade empregadora, tendo para o efeito 30 dias consecutivos, contados da data de conhecimento.

O funcionário que durante a prestação de serviço, quer este decorra no local e no tempo normais, quer fora deles, mas em execução de ordens, ou para realizar funções sob a autoridade dos seus superiores, ou em proveito e para benefício de entidade pública que utiliza o seu trabalho, for vítima de acidente que lhe ocasione lesão corporal, perturbação

⁴⁴ Decreto-Lei n.º 503/99, de 20 de Novembro, artigo 7º, n.º 1.

funcional ou doença de que resulte a morte ou redução da capacidade trabalho, tem direito a assistência do Estado, por se tratar de acidente de serviço.

A lesão ou doença resultante da prática de algum acto humanitário ou de dedicação à causa pública é equiparada a acidente de serviço.

Não se considera acidente de serviço, aquele que, nos termos da legislação sobre acidentes de trabalho, se verifique em condições que excluam a responsabilidade patronal, como por exemplo, o dolosamente provocado pelo sinistrado, o resultante de falta grave e indesculpável da vítima, o proveniente de privação permanente ou acidental do uso da razão do sinistrado, não derivada da própria prestação do trabalho. (M. Caetano – Man. D. Adm.)

Ocorrido um acidente, o trabalhador, por si ou interposta pessoa, deve participá-lo, por escrito ou verbalmente, no prazo de dois dias úteis ao respectivo superior hierárquico, salvo se este o tiver presenciado; a mesma participação deve, em princípio, ser feita mediante utilização de impresso próprio fornecido pelo serviço.

O superior hierárquico deve participar, no impresso referido, ao respectivo dirigente máximo os acidentes e incidentes ocorridos com os seus trabalhadores, bem como os acontecimentos perigosos, no prazo de um dia útil a contar da data em que, dos mesmos, teve conhecimento.

Os serviços e organismos não devem, em princípio, transferir a responsabilidade pela reparação dos acidentes em serviço para entidades seguradoras.

Os serviços e organismos que entendam vantajosa a celebração de contratos de seguro podem realizá-los, excepcionalmente, mediante autorização prévia dos Ministros das Finanças e da tutela ou dos competentes secretários regionais, sob proposta devidamente fundamentada, sendo tal autorização igualmente exigível em caso de alteração dos mesmos. Em todo o caso, os serviços e organismos da administração local podem transferir a responsabilidade por acidentes em serviço para entidades seguradoras.

Os contratos de seguro que venham a ser celebrados devem respeitar a apólice uniforme de seguro de acidentes em serviço para os trabalhadores da Administração Pública, a estabelecer mediante convenção entre o ISP, o membro do Governo que tenha a seu cargo a Administração Pública e o Ministro das Finanças.

Capítulo 2 – Recolha e Análise dos Acidentes de Viação com Viaturas Policiais em 2008

2.1. Metodologia

De acordo com o proposto no início deste trabalho e indo de encontro à necessidade de obtenção de informação fidedigna, procedeu-se à análise dos respectivos dados estatísticos referentes a todos os Processos Administrativos, Disciplinares e de Sanidade, inerentes aos Acidentes de Viação que envolveram viaturas policiais no período compreendido entre 01 de Janeiro de 2008 a 31 de Dezembro do mesmo ano, dados estes existentes no Gabinete de Deontologia e Disciplina da Direcção Nacional da Polícia de Segurança Pública.

Para uma melhor compreensão dos factos, concentrou-se a análise, mais especificamente, nos Acidentes de Viação compreendidos no Comando Metropolitano de Lisboa no ano anteriormente referido. Trata-se de uma amostra bastante significativa que irá permitir um estudo comparativo mais concreto com as empresas de seguros, visto as condicionantes para a elaboração de um seguro de responsabilidade civil automóvel se fundamentar essencialmente pelo risco, sendo que a nível nacional o mesmo varia de acordo com a região e a região de Lisboa revela-se como sendo a de risco mais elevado.

Desta forma e de acordo com os objectivos propostos, solicitou-se à Secção de Logística do COMETLIS uma relação de todas as viaturas afectas a este comando, a fim de se proceder à análise das mesmas intervenientes em acidentes de viação e de se propor às companhias de seguros as respectivas simulações de seguro para as viaturas policiais.

Convém referir que esta análise recaiu num espaço de tempo anual, de 01 de Janeiro de 2008 a 31 de Dezembro do mesmo ano, devido ao facto de ser possível comparar com maior objectividade os dados estatísticos anualmente apresentados por todos os organismos.

2.2 Contextualização

Este Comando de Polícia, sito na cidade de Lisboa, compreende cinco divisões territoriais integradas de competência genérica, sete Divisões destacadas, Cascais, Oeiras, Amadora, Sintra, Loures e Vila Franca de Xira e seis divisões de competência específica, a Divisão de Trânsito, a Divisão de Investigação Criminal, a Divisão de Segurança ao Aeroporto, a Divisão de Segurança a Instalações, a Divisão de Segurança e Transportes Públicos e a Secção de Material e Transportes.

“Lisboa é a capital e a maior cidade de Portugal. A cidade é também capital do Distrito de Lisboa, da Área Metropolitana de Lisboa, e é ainda o principal centro da sub-região estatística da Grande Lisboa. Lisboa possuía, em 2008 uma população de 489 563 habitantes e uma área metropolitana envolvente que ocupa cerca de 2 870 km², com cerca de 2,8 milhões de habitantes. A sua área metropolitana concentra 27% da população do país. A Região de Lisboa, que abrange do estuário do Tejo ao norte da Península de Setúbal, apresenta um PIB per capita superior à média da União Europeia, que faz desta a região a mais rica de Portugal. O concelho de Lisboa tem 83,84 km² de área, e apresenta uma densidade demográfica de 5 839 hab./km²”⁴⁵.

Os principais meios de deslocação na cidade são o Metropolitano de Lisboa e os autocarros da Carris. Porém, todos os dias entram em Lisboa cerca de meio milhão de carros, provenientes dos concelhos periféricos. Estes carros entram na cidade pela CRIL, pela CREL, pela Ponte 25 de Abril, pela Ponte Vasco da Gama e por outros meios rodoviários importantes à capital.

O COMETLIS tem em seu usufruto 1340 veículos policiais, dos quais:

- 798 são ligeiros de passageiros, decompondo-se da seguinte forma:
 - 510 Carros Patrulha;
 - 172 na Secção de Justiça;
 - 44 de Transporte de Pessoal;
 - 32 atribuídos ao Comando;
 - 19 Todo Terreno;
 - 10 Celulares;
 - 3 de Apoio a Idosos.
- 235 são Motociclos;

⁴⁵ <http://pt.wikipedia.org/wiki/Lisboa>, in 1 de Abril de 2010.

- 107 são Ciclomotores;
- 85 são Ligeiros de Mercadorias, decompondo-se da seguinte forma:
 - 36 Furgões;
 - 8 de Transporte de mercadorias;
 - 2 Postos Moveis de Atendimento;
- 43 são Pesados de Passageiros;
- 40 são Velocípedes;
- 35 são Pronto-Socorro;
- 28 são Ligeiros Mistos;
- 2 são Pesados de Mercadorias;
- 2 são Rulotes;
- 4 são de Transporte de Cadáveres;
- 2 são Ambulâncias.

Como é do conhecimento público, as viaturas da PSP não se encontram seguradas, pelo que, em caso de possível acto indemnizatório, neste caso em consequência de um acidente de viação, é o Estado que terá de suportar todos os custos.

É de todo fundamental referir que se as viaturas ao serviço da PSP que se fizerem deslocar no sentido de gestão privada, ou seja, a título de exemplo, transporte de material logístico para uma divisão, a responsabilidade civil decorrente de um possível sinistro, adequa-se no art.º 501 do Código Civil. Contudo, se as viaturas se fizerem deslocar no sentido de serviço público, ou seja, a título de exemplo, numa deslocação para uma ocorrência, a responsabilidade civil decorrente de um possível sinistro encontra-se regulada pelo Decreto-Lei 48051, de 21 de Novembro de 1967, devido ao facto de se tratar acto de gestão pública.

O Estado é solidário na responsabilidade civil dos actos praticados pelos seus funcionários no exercício das suas funções. A responsabilidade solidária não impede o direito de regresso.

No âmbito da responsabilidade civil, em actos de gestão privada, aplica-se o disposto nos artigos 483º, 501, e 502º do CC. A responsabilidade do Estado, em actos de serviço público rege-se pelo Decreto-Lei nº 48051, de 21 de Novembro de 1967.

Em todo o caso, em caso de acidente de viação com viaturas da PSP, terá que ser organizado um processo de responsabilidade administrativa, com o objectivo de a Direcção

Nacional apurar se se terá de indemnizar ou não terceiros ou remeter o respectivo processo ao Ministério Público para se formular acção cível.

Em caso de acidente de viação, a Direcção Nacional, através da Circular no JD/2123/85 – Processo n.º 1.3/85, de 2 de Outubro⁴⁶, determina o procedimento a adoptar na organização dos respectivos processos, verificando-se então que um simples evento pode originar vários processos, todos de carácter e fins diferentes.

Os Processos que deverão ser organizados, mediante a respectiva circular são:

- Processo de responsabilidade administrativa, no caso de haver indemnizações quer à PSP, quer a terceiros;
- Processo disciplinar, pois qualquer ilícito contra-ordenacional cometido em acto de serviço, constitui infracção disciplinar (art.º 16 n.º 2, alínea m do RDPSP), razão pela qual a ocorrência de um acidente de viação, por se presumir haver infracção ao código da estrada por parte do elemento policial, determinará a organização de um processo tendente a determinar possíveis responsabilidades disciplinares;
- Inquérito, se do acidente ocorrerem mortes, ou se houver queixa de ofensas corporais;
- Processo de sanidade por acidente de serviço, se algum elemento policial sofreu lesões, estando de serviço ou em situação análoga.

A circular supracitada indica quais os elementos que, além dos que são comuns a todos, o processo disciplinar por acidente de viação deve conter, de modo a não só apurar a verdade, mas também defender os interesses do Estado.

2.3 Procedimentos

2.3.1 Processo Administrativo

De acordo com o Código do Procedimento Administrativo, art.º 1º, n.º 2, “Entende-se por processo administrativo o conjunto de documentos em que se traduzem os actos e formalidades que integram o procedimento administrativo”.

É um processo criado no âmbito de aplicação das disposições do Código do Procedimento Administrativo que abrange todos os órgãos da Administração Pública que, no desempenho da sua actividade de gestão pública (artigo 2.º), estabeleçam ligações com os particulares.

⁴⁶ Em anexo.

Os princípios gerais da actuação administrativa contidos no Código são ainda aplicáveis a toda e qualquer actividade da Administração Pública, mesmo que meramente técnica ou de gestão privada (artigo 2.º, n.º 4).

O Processo de responsabilidade administrativa é meramente um processo, devidamente organizado, para estabelecer o montante de indemnizações que o lesado ou o Estado devam receber ou o responsável pelo acontecimento tenha a remunerar, ou para efeitos de acção cível.

Regra geral, este processo correlaciona-se com um processo disciplinar por acidente de viação no qual se poderá concluir que há responsabilidade civil e quem a deverá assumir ou com um processo de sanidade em virtude de o funcionário ou agente ter sofrido danos físicos.

A iniciativa do procedimento administrativo inicia-se oficiosamente ou a requerimento dos interessados (artigo 54.º), devendo os órgãos administrativos responsáveis providenciar o rápido e eficaz andamento do processo (artigo 57.º), sendo que o prazo estipulado para a sua conclusão é de 90 dias, podendo ser prolongado em determinadas circunstâncias (artigo 58.º).

2.3.2 Processo Disciplinar

É conveniente referir que o procedimento disciplinar resultante do actual Regulamento Disciplinar da PSP é necessariamente comparável ao que determina o Estatuto Disciplinar dos Funcionários e Agentes da Administração Pública, sendo este objectivamente subsidiário daquele.

“O processo disciplinar é de investigação sumária e tem por objecto o apuramento dos factos, não admitindo diligências inúteis ou expedientes dilatatórios”. (artigo 60.º do RDPSP).

O Processo disciplinar é um processo administrativo de tipo sancionador, que tem por finalidade a averiguação de factos violadores de normas de conduta dos agentes da Administração Pública.

O propósito fundamental do Processo Disciplinar é apurar se determinada ocorrência foi realmente perpetrada, quem foram os seus autores e quais as conjunturas, respectivamente, tempo, lugar e modo, sendo a sua averiguação efectuada pela administração institucional.

De referir que é garantido ao arguido o direito de defesa, no interesse do serviço e por dever constitucional (artigo 32.º, n.º1, 20º, n.º2 e 269º, n.º3 CRP).

Segundo o Estatuto do Pessoal da Polícia de Segurança Pública, todo o pessoal policial encontra-se sujeito ao cumprimento dos deveres e usufrui dos direitos previstos na lei geral da função pública, sem detrimento do estipulado na legislação de segurança interna e no respectivo Estatuto Disciplinar, bem como no previsto em todos os outros regimes particularmente aplicáveis à PSP (artigo 4.º, DL n.º 299/09).

Todo o pessoal com funções na PSP encontra-se sujeito a um estatuto disciplinar especial, regulamentado por um código deontológico próprio (artigo 13.º).

Segundo o Regulamento Disciplinar da Polícia de Segurança Pública, a disciplina na PSP baseia-se no cumprimento rigoroso das leis gerais do País, das normas particularmente aplicáveis ao pessoal policial e das determinações que delas possam legalmente advir (artigo 2.º, Lei n.º 7/90).

A competência para instaurar ou promover a instauração de processo disciplinar contra os subordinados é dos respectivos superiores hierárquicos que desempenham cargos de comando, direcção ou chefia (artigo 70.º, n.º 2), tendo que todos os funcionários e agentes da PSP responder perante os respectivos superiores hierárquicos pelas infracções disciplinares que pratiquem (artigo 3.º).

Considera-se infracção disciplinar, toda a acção, executada por funcionário ou elemento policial com transgressão de algum dos deveres intrínsecos à sua função, ainda que meramente culposa, podendo, para o efeito, basear-se na actuação adequada a originar determinado resultado ou na omissão da obrigação de evitá-lo (artigo 4.º).

A natureza do processo disciplinar é secreta até à notificação da acusação. Poderá ser aberto novo processo disciplinar ao arguido, caso este difunda matéria sigilosa, conforme os termos anteriores (n.º 1 e n.º 4, artigo 62.º).

2.3.3 Inquérito

Se do acidente resultarem mortes haverá inquérito, o mesmo sucedendo se houver ofensas corporais que motivem queixa dos lesados. O inquérito é um processo que se destina apurar a responsabilidade criminal dos responsáveis pelo acidente, o que pode significar a existência de um processo de natureza disciplinar e um de natureza criminal paralelos.

2.3.4 Processo de sanidade

O Processo de sanidade é um processo que tem por base um acidente em serviço, com normas específicas, tendente a avaliar a incapacidade que eventualmente venha a afectar o funcionário ou agente e a ressarcir ou indemnizar o ofendido ou o Estado e a estabelecer um nexo de causalidade entre o acidente e a actividade desenvolvida pelo funcionário ou agente.

Relativamente ao procedimento prático (de carácter disciplinar e administrativo) e, segundo o Núcleo de Deontologia e Disciplina, verificámos que aquando de um acidente, é instaurado, de imediato, um processo de averiguações a fim de apurar a responsabilidade do elemento policial ou de terceiros que no respectivo acidente estejam envolvidos. Neste sentido, poder-se-á dar início a um processo de natureza disciplinar, havendo sempre lugar a procedimento administrativo, visto existir a necessidade de avaliar e responsabilizar as partes envolvidas sobre o valor dos danos causados. Estes podem incidir sobre a própria instituição (PSP), isto é, ao Estado em *stricto sensu*, no que concerne às viaturas policiais, e/ou em terceiros (outros veículos, propriedades, etc.), na qual se poderá incluir o Estado em *lacto sensu* (postes de iluminação, semáforos, etc.).

Em suma, o número total de processos instaurados não traduz o número total de acidentes, visto que um só acidente poderá ter um ou dois processos de caracteres diferentes (disciplinar, administrativo ou os dois em simultâneo).

Tendo em análise um Processo Administrativo junto do GDD, foi possível apurar a seguinte estrutura e os seguintes passos desde a sua abertura até à proposta de conclusão:

- Abertura do Processo no NDD do Comando respectivo;
- Nomeação do Instrutor e Secretário do processo administrativo (GDD);
- Termo de Juntada do Processo Disciplinar aberto no NDD do Comando respectivo;
- Auto de Verificação e Avaliação de Danos, relativamente à viatura policial, efectuada pelos peritos (agentes policiais);
- Auto de Interrogatório de Arguido, efectuado ao motorista da viatura policial acidentada;
- Auto de Inquirição de Testemunha, relativamente a terceiros envolvidos;
- Auto de Denúncia, por parte de terceiros – Processo-Crime por ofensas à Integridade Física;
- Auto de Inquirição de Testemunhas, presenciais;

- Termo de Juntada de Documentação, relativamente a todas as facturas e recibos relativos a despesas de terceiros;
- Boletim de Identificação do Fornecedor, neste caso, o contribuinte e NIB de terceiros;
- Declaração de Danos, relativa à viatura policial, neste caso sem danos;
- Auto de Verificação e Avaliação de Danos, relativamente à viatura de terceiros;
- Termo de Juntada, suporte fotográfico dos danos e facturas de terceiros;
- Termo de encerramento;
- Relatório Final:
 1. Declarações do Agente:
 - a. Hora e data;
 - b. Local;
 - c. Circunstâncias (patrulha, marcha de urgência);
 - d. Causas;
 - e. Danos.
 2. Declarações de terceiros, tratamento hospitalar;
 3. Consequências do Acidente:
 - a. Danos Pessoais;
 - b. Danos Materiais (valores);
 4. Factos Provados;
 5. Diversos (instauração de processo disciplinar);
 6. Documentos (facturas, despesas, declarações);
 7. Proposta (indenizações e penas).

O Processo é submetido a despacho, hierarquicamente, direccionado ao Sr. Director Nacional, a fim de ser sujeito à respectiva análise e devida decisão.

2.4 Análise dos Resultados

2.4.1 Análise quantitativa

No que concerne ao número de acidentes de viação com veículos policiais, na área do COMETLIS, de acordo com os dados fornecidos pela Secção de Logística, no ano de 2008, podemos verificar que ocorreram 330 acidentes com viaturas policiais, nomeadamente:

- 1ª Divisão - 22 acidentes;
- 2ª Divisão – 21 acidentes;
- 3.ª Divisão – 21 acidentes;
- 4.ª Divisão – 20 acidentes;
- 5.ª Divisão – 8 acidentes;
- D.I. Criminal – 21 acidentes;
- Divisão de Trânsito – 53;
- D.S.A. – 2 acidentes;
- D.S.I. – 19 acidentes;
- D.S.T.P. – 4 acidentes;
- Divisão da Amadora – 20 acidentes;
- Divisão de Cascais – 15 acidentes;
- Divisão de Loures – 43 acidentes;
- Divisão de Oeiras – 23;
- Divisão de Sintra – 16;
- Divisão de Vila Franca de Xira – 10;
- S.M.A.T. – 12;

Do total de acidentes de viação no COMETLIS, conclui-se que em média ocorreram cerca de 20 acidentes por Divisão, sendo a Divisão com maior número a Divisão de Trânsito com 53 acidentes, ou seja 16 % do total.

Sendo que o COMETLIS tem em seu usufruto 1340 veículos policiais, facilmente se depreende que 24,62% das viaturas policiais deste comando foram intervenientes em acidentes de viação.

De acordo com os dados fornecidos pelo GDD, foram abertos 282 processos administrativos, dos quais resultaram a instauração de 101 processos disciplinares.

Relativamente a atribuição de culpa, nos respectivos processos administrativos, conclui-se que foi atribuída culpa à PSP em 54 dos casos; em 127 dos casos, foi atribuída culpa a terceiros; em 6 casos, foi repartida a atribuição de culpa e, em 95 dos casos, não foi atribuída culpa.

Foi possível apurar também relativamente a estes processos que a quantia efectivamente recebida de terceiros foi de € 39.104,95, variando a soma entre um valor

máximo de € 8.361,46 2 e um valor mínimo de € 120. A quantia efectivamente paga foi de € 24.340,98, variando a soma entre um valor máximo de € 3.159,30 e um valor mínimo de € 21,60.

Importa referir que dos 282 processos administrativos abertos no ano de 2008, foram arquivados 236 processos, ou seja, 84 % do total de processos, tendo demorado em média, desde a data de instauração à data de decisão, cerca de 10 meses para a sua resolução, variando entre um limite máximo de 2 anos e um mês, a um limite mínimo de 2 meses.

No que se reporta a processos disciplinares, conclui-se da análise que, dos 101 processos instaurados, formam atribuídas penas em apenas 22 dos casos, ou seja, cerca de 22 % do total de processos. As penas variam entre repreensão escrita e multa, tendo sido atribuídas, respectivamente, 5 repreensões e 17 multas.

As penas de multa qualificam-se em dias, tendo para o efeito, sido atribuídos um total de 27 dias de multa, variando individualmente entre os 3 e 1 dias.

Relativamente aos processos de sanidade, conclui-se da análise que, dos 330 acidentes de viação, 70 provocaram ferimentos ou incapacidade física aos elementos policiais.

2.4.2 Os custos

Podemos dividir os custos externos em custos directos, que advêm das consequências imediatas dos acidentes (ex. custos médicos, reabilitação, danos à propriedade, custos administrativos), e em custos indirectos, isto é, custos humanos, sociais, mais difíceis de avaliar pelo seu carácter subjectivo, e que normalmente são calculados através da perda de capacidade produtiva (temporária ou permanente) da pessoa que foi vítima.

A avaliação destes custos pode ser feita através de três métodos: método dos custos de restituição, método da disposição a pagar e método do capital humano. O método dos custos de restituição tem em conta o valor que é pago pela sociedade para tratar os danos infligidos às vítimas, familiares e amigos, sendo utilizado normalmente para efeitos de indemnizações.

O método da disposição para pagar quantifica o valor dos recursos que os indivíduos estão dispostos a oferecer para garantir a sua segurança rodoviária. Esta teoria tem por princípio base que quanto maior for a consciência por parte dos indivíduos do risco que correm nas estradas, maior será o valor que estes estão dispostos a pagar.

Deste modo e, como nos últimos anos têm-se verificado no COMETLIS um elevado e crescente número de acidentes e incidentes envolvendo viaturas policiais com consequências nefastas para a dinâmica operacional, urge destacar esses mesmos aspectos negativos.

Os custos financeiros respeitantes à reparação dos veículos acidentados (da PSP e de terceiros), assim como todos os custos operacionais resultantes do facto dos elementos policiais deixarem de ter uma ferramenta de trabalho indispensável para o cumprimento das suas funções gerais de vigilância e protecção da comunidade, definidas e previstas constitucionalmente (artigo 272.º), na Lei de Segurança Interna e, em particular, na sua Lei de Organização e Funcionamento.

No que diz respeito aos custos extra reparação das viaturas, nem todos estes são possíveis de quantificar. Todavia, entre indemnizações a terceiros, assistência à saúde, baixas médicas, afectação de recursos (humanos e materiais) para a actividade de reparação/manutenção e de meios (humanos e materiais) para a actividade processual (disciplinar, administrativa e de sanidade) e o tempo de imobilização das referidas viaturas, podemos afirmar que, da optimização de todo este processo, podem advir vantagens financeiras relevantes.

Respeitante ao tempo de paragem das viaturas, em média, uma viatura acidentada está imobilizada cerca de 60 dias, desde a data do sinistro até à data de entrada nas oficinas.

Capítulo 3 – Análise do procedimento das seguradoras

No entender das seguradoras, deve ter-se em conta que a regularização do sinistro é bastante complexa e obriga ao domínio de alguns instrumentos jurídicos, tais como o Código da Estrada, Código Civil e, por vezes, a Tabela Prática de Responsabilidades.

Deve ter-se presente que, a partir da ocorrência, desenvolve-se um processo técnico, jurídico, administrativo, contabilístico e de relações públicas que não termina com a indemnização, mas com o encerramento do processo, organizado pela seguradora para a regularização do sinistro, que começa, como é óbvio, pela tomada de conhecimento do sinistro, através das várias formas permitidas, passando pela abertura do processo, podendo

passar pelas diversas fases, análise, decisão, aceitação ou rejeição da responsabilidade, indemnização, se for o caso, até ao encerramento.

O sinistro é considerado de modo diferente consoante o ângulo de visão e a óptica das diferentes entidades envolvidas. Entende-se que tal se verifique, mesmo que todas as partes envolvidas estejam de boa-fé.

O lesado tende a considerar o sinistro como caso único, excepcional e só comparável a outros, quando tal o não prejudica; procura geralmente não ser o prejudicado, mesmo que a razão lhe não assista. Por falta de informação, muitas das vezes, pensa erradamente possuir certos direitos e com bastante frequência pretende obter com o sinistro lucros, aos quais não tem direito.

Também alguns profissionais, desde oficinas a casas de aluguer de automóveis e até alguns médicos e taxistas, são coniventes com o lesado em certas ilegalidades de propósitos ou não.

Os mediadores e os gestores de seguros encaram o sinistro dentro de uma posição arbitrária entre o segurado ou tomador de seguros e a seguradora, devendo pois interceder pelo cliente, quando a razão está do seu lado. Também os gestores de seguros e os mediadores devem esclarecer o cliente, ajudando-o a perceber as razões da seguradora, quando estas estão válidas.

É obrigação do gestor de sinistros atender convenientemente o sinistrado, elucidando-o e ajudando-o a perceber a razão da não assunção da responsabilidade.

É preciso ter em conta que a regularização do sinistro é o produto final do seguro e um teste final ao serviço prestado pela seguradora, de modo a que os bons resultados da regularização coincidam com os próprios da seguradora, da actividade seguradora e, como é óbvio, dos seus clientes.

3.1 Ocorrência / Acidente

Tendo em vista acelerar a regularização dos sinistros automóveis e simplificar os reembolsos entre as diferentes Companhias de Seguros, criou-se o protocolo IDS – Indemnização Directa ao Segurado.

O Protocolo IDS tem como objectivos fundamentais acelerar a resolução de acidentes de automóvel que provoquem apenas danos materiais, promovendo o contacto do lesado com a sua Seguradora num ambiente de maior proximidade e simplificando os

circuitos de comunicação entre Seguradoras, com impacto positivo na resolução dos acidentes.

Os acidentes abrangidos por este protocolo são todos aqueles que ocorrem em Portugal e de que resultem exclusivamente danos materiais, devidamente peritados e reparados em território nacional dentro dos limites convencionados; que sejam acidentes em que haja apenas dois veículos intervenientes; ou que sejam acidentes com veículos estacionados, mesmo que os condutores não se encontrem no seu interior.

Estão excluídos deste protocolo todos os acidentes em que o condutor de qualquer dos veículos intervenientes se encontrar coberto por uma apólice de Garagista ou Automobilista; que ocorram com veículos seguros em companhias seguradoras representadas pelas signatárias; que sejam provocados exclusivamente pela carga; em que não ocorra colisão ou choque entre os veículos; que não se enquadrem na Tabela Prática de Responsabilidades.

É requisito obrigatório para aplicação do PROTOCOLO IDS a apresentação da DAAA (Declaração Amigável de Acidente Automóvel), desde que estejam preenchidos os seguintes quesitos:

- Data do sinistro;
- Identificação dos veículos intervenientes;
- Identificação das seguradoras;
- Assinatura dos condutores;
- Circunstâncias do acidente ou em alternativa;
- Esquema do acidente.

O acidente dá origem à respectiva participação ou declaração amigável, que o segurado ao preencher deve recolher todos os dados concernentes ao evento, testemunhas, ocupantes do veículo, autoridades intervenientes, tipo de local, etc.

Não devem entrar em acordo sobre verbas ou até responsabilidade com terceiros e muito menos pactuar em conluíus ou fraudes; devem também tomar medidas para minorar o mais possível o agravamento dos prejuízos.

Cada segurado deve entregar na sua Seguradora a DAAA. Contudo, se um deles não o fizer, a sua Seguradora terá de respeitar as obrigações decorrentes do presente Protocolo, desde que lhe seja presente a respectiva cópia.

Logo que a participação é entregue na seguradora ou no seu representante e antes de organizar o respectivo processo de sinistro, deve o colaborador que receber analisar

previamente a participação no sentido de se verificar o seu correcto preenchimento, bem como os riscos cobertos e possível duplicação.

A instrução interna do processo consiste no conjunto de operações realizadas no exterior da companhia, tendentes a dotar o processo de elementos necessários e suficientes para decisões correctas a tomar pela seguradora, ou seja, à tomada de posição no que concerne às responsabilidades.

Também é realizada em geral pelos Peritos que reúnem documentação e elaboram relatórios circunstanciados, como avaliação e outros elementos relativamente à natureza e montante dos prejuízos e ou acordo definitivo ou condicional sobre esse montante. De igual modo obtém, com a finalidade de documentar o processo de sinistro, no que respeita à atribuição de responsabilidade:

- Do segurado;
- Do causador;
- De terceiros;
- Do lesado.

Os elementos recolhidos pelos Peritos são tanto mais importantes e válidos quanto maior força probatória tiverem, não podendo pois basear-se em meras suposições.

Devem ter em atenção de que o ónus da prova nem sempre pertence à seguradora. Todavia, mesmo nos casos em que tal compete ao lesado, a companhia deve sempre, porque disso pode vir a ter necessidade, munir-se de elementos probatórios que lhe permitam uma tomada de posição e a fundamentem.

É claro que a tarefa de um perito é averiguar, e, por vezes, as mais complexas e extremamente difíceis causas do acidente. Com efeito, os problemas são muito complexos e passam desde as discordâncias honestas, com ou sem razão, dos lesados até aos acidentes forjados.

Não se considera fácil definir responsabilidades, pois esse acto depende sempre de uma análise persistente dos elementos materiais do processo. A determinação da responsabilidade tem de ser o resultado consciente e de completo conhecimento quer das circunstâncias em que o evento ocorreu, quer também da legislação a aplicar.

Quando se verifique que o processo de sinistro está devidamente instruído, chega-se à fase da decisão. Há que resolver se a seguradora deve indemnizar o lesado ou lesados e pagar o montante dessa indemnização.

A seguradora comunicará a sua decisão aos interessados e se estes estiverem de acordo, proceder-se-á, se for esse o caso, à emissão de recibo e conseqüente pagamento da indemnização. Este tipo de decisão poderá ser tomada de modo amigável, através de Reconstituição do acidente, no local do mesmo.

Cada uma das partes nomeia um perito seu representante e ambos concordam entre si na nomeação de um árbitro neutro. Todas estas diligências terão de ser feitas através da sua própria seguradora, pela parte que se sente com razão e não está a ser reconhecida pela outra companhia.

Pode, todavia, uma das partes não aceitar o recurso à Reconstituição do acidente; desta forma, só resta uma solução que é através da acção judicial, que é, porém, a mais dispendiosa.

Se a seguradora aceitar a responsabilidade, procede à respectiva indemnização; caso contrário, declina a responsabilidade ao terceiro, através de carta, fundamentando a razão de tal atitude.

3.2 Indemnização

Em princípio, a indemnização deve reconstruir a situação que o lesado teria, se não tivesse ocorrido o sinistro, tal como estatui o artigo 562.º do Código Civil.

A lei prescreve que a indemnização deve consistir na restauração natural, mas se esta não for demasiadamente onerosa para o responsável; neste caso, em nosso entender, por acordo e só por acordo com o lesado, a indemnização poderá ser em dinheiro, no caso duma presumível perda total.

Quem estiver obrigado a reparar um dano, deve reconstituir a situação que existiria, se não se tivesse verificado o evento que obriga à reparação. Para ressarcir os danos sofridos por um veículo num acidente de viação, deve, antes de mais, repor-se em substância a utilidade perdida pelo lesado. Devem ser indemnizadas as despesas que o lesado fez em consequência do acidente.

O Rendimento que o lesado poderia ter obtido, e não obteve, com a aplicação do dinheiro que despendeu em consequência do acidente de viação, pelos responsáveis pelas consequências desse acidente, não terem cumprido as suas obrigações com oportunidade, representa um benefício que deixou de receber, ou seja, um dano.

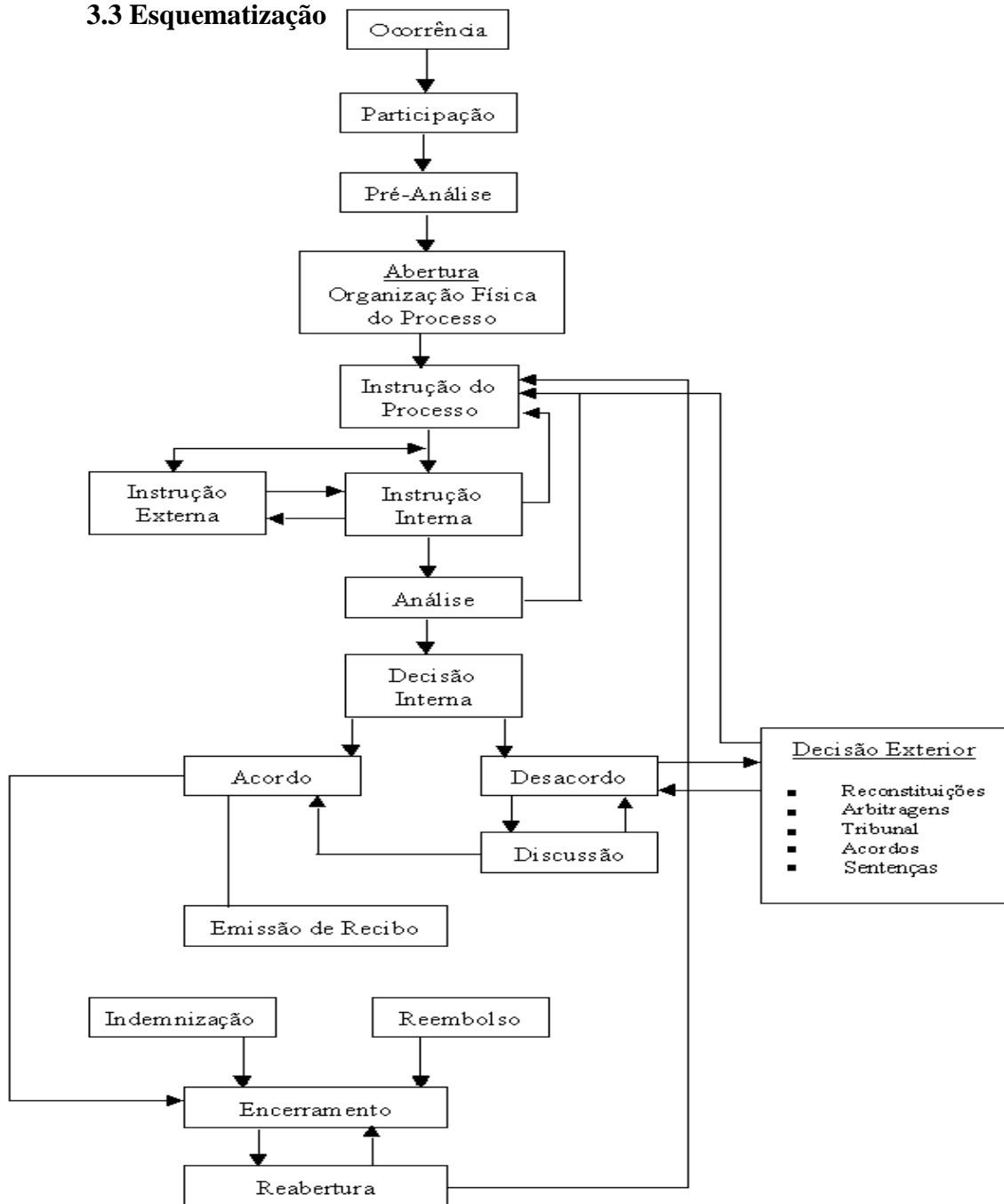
O montante indemnizatório corresponde à reparação do automóvel danificado acrescido do valor da paralisação, excepto se esta for excessivamente onerosa, caso em que se aconselha a perda total, avaliando o respectivo valor venal.

As companhias de seguros têm por norma, em caso de um segurado seu ter sido interveniente em acidente de viação com viatura policial, remeter o mesmo para o FDS, a fim de ser esclarecido e poder apresentar reclamação a pedido de indemnização.

Genericamente, no caso em que não se verifique a existência de seguro, as Companhias de Seguros estão inibidas de abrir qualquer processo, já que não existe uma apólice onde os danos possam ser debitados. Neste caso, as Companhias encaminham os lesados para o Instituto de Seguros de Portugal que, através do Fundo de Garantia Automóvel, vai analisar e escolher inclusivamente uma Companhia para proceder à liquidação do sinistro.

De salientar que o capital deste Fundo é constituído por uma percentagem do custo de cada seguro, numa percentagem de cerca de 7,5% do valor do prémio a liquidar ao Segurador e que se destina precisamente para os casos de sinistro em que o causador não tenha seguro, carta de condução, se apresente em estado de embriaguez, entre outros.

3.3 Esquematização



3.4 Simulação de seguro automóvel

De acordo com o objectivo proposto, sendo a pertinência justificável para um melhor fundamento da investigação e para a elaboração deste Trabalho de Projecto, foi solicitado perante determinadas companhias de seguros, escolhidas ao acaso, a simulação de seguro automóvel para a frota policial automóvel, adstrita ao COMETLIS, com o intuito

não só de análise dos custos inerentes a uma possível proposta de seguro, bem como do procedimento e aspectos relevantes que são levados em consideração na simulação dum seguro automóvel.

Foram contactadas as companhias de seguros Lusitânia – Grupo Montepio, Liberty Seguros, Axa Portugal e Tranquilidade.

Neste sentido e com informação possível das viaturas afectas ao COMETLIS, solicitou-se a cada uma das companhias referidas, a respectiva simulação de seguro para a devida frota automóvel, tendo-se recebido a informação que a simulação solicitada teria um carácter meramente informativo, visto que, para a obtenção de uma simulação o mais real possível, seria necessário possuir-se um conjunto de dados importantes relativos a cada uma das viaturas.

O preço do seguro, ou seja, o prémio da responsabilidade civil, é calculado com base em vários factores:

- a entidade, que pode ser colectiva ou particular;
- a idade, o sexo, anos de carta, o local de residência (zona);
- o histórico de sinistralidade do tomador do seguro;
- o tipo de veículo, a cilindrada, o peso e o ano de matrícula;
- o valor do capital contratado.

Normalmente, os condutores com sinistros manifestados são penalizados com prémios mais altos, ao contrário daqueles que não têm qualquer participação de acidentes.

O condutor do carro também tem influência no prémio que vai pagar. Os condutores mais jovens têm agravamentos bastante elevados, que podem chegar ao dobro do que pagam os mais experientes. A maioria das seguradoras agrava o prémio entre 40 a 100%, se o condutor tiver menos de 25 anos e carta de condução há menos de 2 anos. Outras recusam conceder o seguro automóvel.

A título de curiosidade, de referir que as mulheres normalmente costumam ter seguros mais económicos que os homens, isto em virtude de as mulheres, estatisticamente, causarem menos estragos nos acidentes em que estão envolvidas, o que para as companhias é sempre uma mais-valia.

Normalmente, o preço aumenta por cada sinistro da responsabilidade do segurado e diminui por cada um ou mais anos sem sinistros. Estas alterações apenas podem ocorrer no vencimento anual do contrato, mediante pré-aviso.

O facto de a morada oficial ser numa grande cidade interfere também com o valor a pagar pelo seguro automóvel, pois quanto maior for o risco da cidade, maior será o valor a pagar pelo seguro.

Considera-se as grandes cidades, como cidades de maior risco, ou risco agravado, devido ao facto de o trânsito ser mais denso e a probabilidade de acontecer um acidente ser maior.

A definição das zonas geográficas e do risco associado ao seguro automóvel varia de acordo com as seguradoras e está relacionada com as estatísticas de sinistralidade. Os condutores de Lisboa ou do Porto, cidades consideradas de risco agravado, pagam até 25% mais de prémio do que os de Bragança ou da Guarda.

A simulação foi feita com base na Categoria e Tipo de veículo, tendo-se, para o efeito, optado pelas seguintes condicionantes, consideradas fundamentais, relativamente ao tipo de veículos:

- Pesado de mercadorias, com peso bruto até 10 Toneladas.
- Pesado de passageiros, com lugares para até 50 Passageiros.
- Ligeiro de passageiros, com cilindrada até 2000cc.
- Ligeiro de mercadorias, com cilindrada até 2000cc.
- Motociclos, com cilindrada até 500cc.

De referir que as companhias de seguros praticam os preços maioritariamente de acordo com as cilindradas dos veículos, tendo, como facilmente se depreende, os preços mais reduzidos para as cilindradas mais baixas.

Usualmente, as companhias de seguros definem quatro classes com tarifas diferentes para a apólice de seguro: até 1500, de 1500 a 2000, de 2000 a 2500 e mais 2500 centímetros cúbicos. Em certos casos, em vez da cilindrada, o preço é fixado a partir da relação entre peso e potência do veículo, o que de certa forma se torna mais correcto.

A nomenclatura das viaturas não é igual na política de subscrição de cada companhia, ou seja, numa companhia, por exemplo, uma viatura mista com tracção às quatro rodas pode ser considerada um ligeiro de passageiros, enquanto a mesma viatura, pelas suas características de apresentação, isto é, terem a capacidade de transportarem carga e passageiros simultaneamente, é tarifada noutra companhia como sendo um ligeiro misto, ou um ligeiro de mercadorias.

Apesar do surpreendente facto e invocando novamente a nomenclatura de classificação das viaturas por parte das companhias, existem situações ainda onde um veículo de dois lugares, que nada mais é do que a variante do modelo de cinco lugares, apresenta uma tarifação de preços para a mesma cobertura de cerca de 40% superior à tarifação normal.

Numa companhia de seguros, as cláusulas basilares de um seguro automóvel são: coberturas de responsabilidade civil, protecção jurídica, assistência em viagem, ocupantes da viatura, e, na maioria, quebra de vidros. Quanto maior for o número de cláusulas a adicionar ao seguro de um carro, mais se irá pagar. A maior parte das cláusulas é proposta pela seguradora; contudo, pode incluir-se uma que não se encontre prevista, sendo que a seguradora irá avaliar o risco e irá propor um determinado valor.

A simulação foi feita apenas com a cobertura de responsabilidade civil obrigatória de capital €3.250.000,00.

O valor do prémio aumenta em função do aumento do capital seguro em responsabilidade civil.

Com base nas tabelas de prémios e tarifas das respectivas seguradoras e não sendo possível uma simulação de frota, em virtude de não se possuir os dados necessários para o efeito, foi elaborado um cálculo simulatório para cada tipo e categoria de veículo, padronizando determinadas características, conforme as acima supracitadas, sendo os valores apresentados uma mera estimativa aproximada do real, valores devidamente cedidos pelos representantes das respectivas companhias de seguros.

Valores indicativos para as várias categorias de viaturas em análise – Tranquilidade:

Tabela n.º 1 – Preço por Categoria - Tranquilidade

Categoria	Prémio anual
Pesado de mercadorias até 10 T	€500,00
Pesado de passageiros até 50 Pass.	€575,00
Ligeiro de passageiros até 2000cc	€220,00
Ligeiro de mercadorias até 2000cc	€326,00
Motociclos até 500cc	€300,00
Ambulâncias	€715,00
Transporte de cadáveres	€215,00
Rulotes	€120,00
Pronto-socorros ligeiros	€435,00
Ciclomotores	€170,00
Velocípedes	€50,00

De acordo com os valores facultados e tendo em conta a frota do COMETLIS, enunciam-se os seguintes resultados:

Tabela n.º 2 – Prémio Geral Anual – Tranquilidade

Quantidade	Categoria	Prémio anual
798	Ligeiros de passageiros	€175.560,00
235	Motociclos	€70.500,00
107	Ciclomotores	€18.190,00
85	Ligeiros de mercadorias	€27.710,00
43	Pesados de passageiros	€24.725,00
40	Velocípedes	€2.000,00
35	Pronto-socorro ligeiros	€15.225,00
28	Ligeiros mistos	€9.128,00
2	Pesados de mercadorias	€1.150,00
2	Rulotes	€240,00
2	Transporte de cadáveres	€430,00
2	Ambulâncias	€1.430,00
Total	1340	€346.288,00

Para um total de 1340 veículos afectos ao COMETLIS, o custo anual, tendo em conta os moldes desta simulação, seria de €346.288,00 (trezentos e quarenta e seis mil e duzentos e oitenta e oito euros).

Valores indicativos para as várias categorias de viaturas em análise – Lusitânia:

Tabela n.º 3 – Preço por Categoria – Lusitânia

Categoria	Prémio anual
Pesado de mercadorias até 10 T	€475,00
Pesado de passageiros até 50 Pass.	€500,00
Ligeiro de passageiros até 2000cc	€232,00
Ligeiro de mercadorias até 2000cc	€286,00
Motociclos até 500cc	€200,00
Ambulâncias	€615,00
Transporte de cadáveres	€315,00
Rulotes	€120,00
Pronto-socorros ligeiros	€535,00
Ciclomotores	€130,00
Velocípedes	€50,00

De acordo com os valores facultados e tendo em conta a frota do COMETLIS, enunciam-se os seguintes resultados:

Tabela n.º 4 – Prémio Geral Anual – Lusitânia

Quantidade	Categoria	Prémio anual
798	Ligeiros de passageiros	€185.136,00
235	Motociclos	€47.000,00
107	Ciclomotores	€13.910,00
85	Ligeiros de mercadorias	€24.310,00
43	Pesados de passageiros	€21.500,00
40	Velocípedes	€2.000,00
35	Pronto-socorro ligeiros	€18.725,00
28	Ligeiros mistos	€8.008,00
2	Pesados de mercadorias	€950,00
2	Rulotes	€240,00
2	Transporte de cadáveres	€630,00
2	Ambulâncias	€1.230,00
Total	1340	€323.639,00

Para um total de 1340 veículos afectos ao COMETLIS, o custo anual, tendo em conta os moldes desta simulação, seria de €323.639,00 (trezentos e vinte e três mil e seiscentos e trinta e nove euros).

Valores indicativos para as várias categorias de viaturas em análise - Liberty Seguros:

Tabela n.º 5 – Preço por Categoria – Liberty Seguros

Categoria	Prémio anual
Pesado de mercadorias até 10 T	€410,00
Pesado de passageiros até 50 Pass.	€385,00
Ligeiro de passageiros até 2000cc	€211,00
Ligeiro de mercadorias até 2000cc	€268,00
Motociclos até 500cc	€230,00
Ambulâncias	€615,00
Transporte de cadáveres	€315,00
Rulotes	€120,00
Pronto-socorros ligeiros	€453,00
Ciclomotores	€110,00
Velocípedes	€78,00

De acordo com os valores facultados e tendo em conta a frota do COMETLIS, enunciam-se os seguintes resultados:

Tabela n.º 6 – Prémio Geral Anual – Liberty Seguros

Quantidade	Categoria	Prémio anual
798	Ligeiros de passageiros	€168.378,00
235	Motociclos	€54.050,00
107	Ciclomotores	€11.770,00
85	Ligeiros de mercadorias	€22.780,00
43	Pesados de passageiros	€16.555,00
40	Velocípedes	€3.120,00
35	Pronto-socorro ligeiros	€15.855,00
28	Ligeiros mistos	€7.504,00
2	Pesados de mercadorias	€820,00
2	Rulotes	€240,00
2	Transporte de cadáveres	€630,00
2	Ambulâncias	€1.230,00
Total	1340	€302.932,00

Para um total de 1340 veículos afectos ao COMETLIS, o custo anual, tendo em conta os moldes desta simulação, seria de €302.932,00 (trezentos e dois mil e novecentos e trinta e dois euros).

Valores indicativos para as várias categorias de viaturas em análise – Axa:

Tabela n.º 7 – Preço por Categoria – Axa Portugal

Categoria	Prémio anual
Pesado de mercadorias até 10 T	€730,00
Pesado de passageiros até 50 Pass.	€528,00
Ligeiro de passageiros até 2000cc	€235,00
Ligeiro de mercadorias até 2000cc	€288,00
Motociclos até 500cc	€230,00
Ambulâncias	€520,00
Transporte de cadáveres	€333,00
Rulotes	€200,00
Pronto-socorros ligeiros	€353,00
Ciclomotores	€78,00
Velocípedes	€39,00

De acordo com os valores facultados e tendo em conta a frota do COMETLIS, enunciam-se os seguintes resultados:

Tabela n.º 8 – Prémio Geral Anual – Axa Portugal

Quantidade	Categoria	Prémio anual
798	Ligeiros de passageiros	€187.530,00
235	Motociclos	€54.050,00
107	Ciclomotores	€8.346,00
85	Ligeiros de mercadorias	€24.480,00
43	Pesados de passageiros	€22.704,00
40	Velocípedes	€1.560,00
35	Pronto-socorros ligeiros	€12.353,00
28	Ligeiros mistos	€8.288,00
2	Pesados de mercadorias	€1.460,00
2	Rulotes	€400,00
2	Transporte de cadáveres	€666,00
2	Ambulâncias	€1.040,00
Total	1340	€322.877,00

Para um total de 1340 veículos afectos ao COMETLIS, o custo anual, tendo em conta os moldes desta simulação, seria de €322.877,00 (trezentos e vinte e dois mil e oitocentos e setenta e sete euros).

Destes cálculos, facilmente se depreende que os custos, apesar de se tratar de uma mera simulação na qual os valores apresentados derivam duma estandardização de determinadas características dos veículos e de serem valores relativamente aproximados da realidade comercial, não deixam de ser bastante avultados em relação aos custos que a PSP teve com terceiros.

É notória a relativa proximidade dos valores finais apresentados. Contudo, além de serem excessivamente volumosos, a companhia de seguros que propôs melhores condições económicas foi a Liberty Seguros, com o valor final de €302.932,00.

De salientar que o valor final varia muito significativamente em função do prémio base da categoria de ligeiros de passageiros, sendo que esta categoria em número 798, corresponde a cerca de 60% da frota policial.

Como é do conhecimento público, dada a situação financeira actual, quer da Instituição PSP, quer do País, muito dificilmente, independentemente dos benefícios

advindos, seria praticável tal orçamento com os seguros de responsabilidade civil. Contudo, trata-se de dados meramente especulativos, que poderão sofrer enormes alterações, pois, como é do conhecimento geral do seio policial, muitas das companhias de seguros possuem já acordos e protocolos institucionais com a PSP, nos diversos ramos da actividade seguradora, usufruindo de grandes vantagens e benefícios, traduzindo-se normalmente em descontos e regalias contratuais.

Conclusão

Tendo o seguro sido criado com a objectiva necessidade de satisfazer a carência de protecção contra o perigo, fundamentando-se na dubiedade do futuro e na constante incerteza dos acontecimentos, o seguro foi sendo polido gradualmente, tornando-se, hoje em dia, numa ferramenta fulcral na protecção e garantia dos direitos de uma sociedade democrática.

Com a introdução do automóvel na forma de como o Homem se passou a deslocar e no seu desenvolvimento, houve a necessidade cada vez maior de garantir a protecção de bens, derivada ao exercício efectivo de risco que a condução automóvel implica.

A segurança tornou-se desde logo numa questão primordial no que diz respeito à mobilidade inerente ao acto de conduzir, nomeadamente na questão fulcral que dessa acção advém, ou seja, os acidentes.

Abstractamente, considera-se o acidente, como sendo um facto ocasional que implica uma alteração na ordem das coisas, causando automaticamente prejuízos quer nos sujeitos quer nos bens.

Neste sentido e no intuito de preservar os legítimos interesses do cidadão de um Estado de direito democrático, lesado por um acidente de viação, foi institucionalizada a implementação do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel.

Sendo este Estado o principal fomentador da preservação dos direitos, liberdades e garantias do cidadão, querendo para tal e a todo o custo, proteger e acautelar essas directrizes, vem com algum espanto contrapor-se nessas orientações ao auto-excluir-se da norma obrigatória que instituiu para salvaguardar os interesses do cidadão.

A PSP, objectivamente com carácter de serviço público, descendente do Estado, encontra-se obrigatoriamente abrangida pela norma institucional que tipifica que o Estado Português fica isento da obrigação de segurar (artigo 9.º do DL 291/07).

Visto o serviço operacional da PSP caracterizar-se primordialmente pela sua actividade de rua onde os veículos motorizados são uma exigência de acção, encontrando-se constantemente expostos a inúmeras situações de risco iminente de acidente, era de todo o fundamento, indo de encontro à supracitada preservação dos interesses do cidadão, que as viaturas policiais possuíssem o respectivo seguro de responsabilidade civil como estipulado obrigatoriamente para todas as viaturas no território nacional.

Tentou-se, fundamentalmente, analisando todos os aspectos fulcrais para a implementação do seguro de responsabilidade civil, demonstrar que a aplicação do seguro automóvel nas viaturas policiais, tornar-se-ia numa mais-valia para a instituição policial, quer ao nível funcional e operacional.

Foi alvo de uma abordagem geral as consequências próprias dos sinistros com os veículos automóveis, neste caso concreto, com as viaturas policiais, nomeadamente no que diz respeito aos factores e circunstâncias inerentes aos acidentes de viação, bem como à sua responsabilidade e custos dos danos causados.

Actualmente, na PSP, os processos em matéria de sinistros automóveis são extremamente burocráticos e morosos, sendo os custos, em função destas características e de todos os prejuízos causados, também face às indemnizações, avultados para a Instituição.

Entendeu-se que, apesar de os resultados apresentados demonstrarem que a despesa paga em 2008 a terceiros ter sido menor do que os custos com um seguro, a adopção de um seguro de frota para todas as viaturas policiais, seria uma mais-valia no seu todo, como já foi referido anteriormente. Os custos de um acidente não são só com as indemnizações dos danos de terceiros, existe também os danos próprios, o tempo sem viatura (veículo de substituição), os elementos nas oficinas, o aspecto burocrático que engloba elementos constantemente, cerca de 90% dos processos é relativo a acidentes com viaturas policiais.

As Vantagens e Benefícios relativamente ao Seguro de Responsabilidade Civil nas Viaturas Policiais, no âmbito central deste Trabalho de Projecto, revelaram-se necessariamente subjectivas no que toca aos custos envolvidos, nomeadamente no pagamento dos valores de prémios propostos, considerando-se estes extremamente avultados em comparação com os custos gastos em 2008 com terceiros.

Consideraram-se efectivamente subjectivos as vantagens e benefícios, tendo em conta apenas e tão só o facto de que os custos se baseiam simplesmente na indemnização dos danos causados a terceiros, o que na realidade não é isso que acontece. Apesar do facto de os custos monetários serem considerados de grande importância e relevo para a Instituição, a verdadeira vantagem e benefício reside nos custos que de certa forma não são quantificados, nomeadamente na poupança de efectivo empregue na resolução dos processos, no tempo de resolução dos mesmos, no aspecto burocrático que toda esta situação envolve....

Efectivamente, o ideal seria optar pelo aluguer operacional da sua frota de veículos automóveis, remetendo para empresas subcontratadas o pagamento das despesas de conservação dos veículos – reparações técnicas e o pagamento dos seguros. Este processo permitiria a renovação periódica da frota automóvel policial, uma vez que é cada vez mais envelhecida, fazendo o Estado gastar menos por cada carro novo, poupando milhões de euros por ano.

Pode concluir-se com este trabalho que o seguro de responsabilidade civil nas viaturas policiais poderá ser mais do que uma ilusão. Nesse sentido, foi dado um passo importante para o desenvolvimento de trabalhos posteriores, todos com o mesmo alcance e proveito.

Lisboa e ISCPSI, 26 de Abril de 2010

Rui Augusto Perfeito Marta
Aspirante a Oficial de Polícia

Bibliografia

COSTA, M. (1980). *Noções de Direito Civil*, Coimbra: Almedina.

ANDRADE, M. d. (1998). Contributo para o Conceito de Contra-Ordenação (A Experiência Alemã). In *Direito Penal Económico e Europeu: Textos Doutrinários* (pp. 75-107). Coimbra: Coimbra Editora.

Autoridade Nacional Segurança Rodoviária. *Relatório Anual de Sinistralidade* (2008): Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária.

AZEVÊDO, M. (2001). Teses, relatórios e trabalhos escolares. *Sugestões para estruturação da escrita*. Lisboa: Universidade Católica Editora.

BAKER, S. & FRICKLE, L. (1986). *The traffic investigation manual – at scene investigation and technical follow-up*, 9ª edição, Evanston, Northwest University Traffic Institute.

CASTRO, F. (2003). *Acidentes de Viação – O Contributo da PSP para a Análise da Sinistralidade Rodoviária*: Lisboa, ISCPSI.

CHAVES, I. (2002), *Investigação Policial da Sinistralidade Rodoviária: a recolha de vestígios na cena do crime*, I.S.C.P.S.I.

CONSCIÊNCIA, E. (2005), *Sobre Acidentes de Viação e Seguro Automóvel: Leis, Doutrina e Jurisprudência*: Coimbra, Almedina.

CORREIA, J. P. (2008). *A Atitude e a Motivação do Bem Conduzir*. Porto: Legis .

COSTA, J. (1998). A Importância da Recorrência no Pensamento Jurídico. Um Exemplo: A Distinção Entre o Ilícito Penal e o ilícito de Mera Ordenação Social. In *Direito Penal Económico e Europeu: Textos Doutrinários* (pp. 109-143). Coimbra Editora.

Direcção-Geral de Viação. *Sinistralidade Rodoviária* (2003 a 2006): Lisboa: Observatório de Segurança Rodoviária.

Dicionário da Língua Portuguesa. (2004). Porto, Porto Editora.

FARINHA, L. (2008). *O Código da Estrada de 1928*. Lisboa: ANSR.

FERNANDES, B. (1983). *Os Acidentes de Viação e os seus Problemas*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa.

FERNANDES, L. (2001). *Teoria Geral do Direito Civil: Introdução. Pressupostos da Relação Jurídica*: Lisboa, Universidade Católica Portuguesa.

GARCIA, F. (1994) *A Política Comum dos Transportes*, Cargo Edições.

GIRÃO, R. & (2005). *Condução de Risco: Um Estudo Exploratório sob Aspectos Psicológicos do Risco na Tarefa da Condução*. Análise Psicológica.

GOMES, A. D. (1993). *O Tráfego como Sistema e Como Cultura*, In Actas do Seminário Internacional Factores Humanos no Tráfego Rodoviário.

MACEDO, A. L. (s/d). *Lições da Cadeira de Vias de Comunicação (não publicadas)*: Lisboa, I.S.T..

MACEDO, A. L. (2000). *Sistemas de Gestão Rodoviária, Teses e Programas de Investigação*, L.N.E.C.

MARADO, H. (2006). *Acidentes de Viação com Viaturas Policiais, Estudo Exploratório na Área do COMETLIS/PSP*: Lisboa, ISCPSI.

MARTA, R. (2008). *A Condução de Veículos sem Habilitação Legal na Freguesia de Alcântara*: Lisboa, ISCPSI.

MARTINS, J. L. (2007). *Direito dos Seguros, Colectânia de Jurisprudência*: Lisboa, Quid Juris.

MATOS, M. (1985). Aspectos psicopatológicos nos acidentes de viação, *Revista Portuguesa de Psicologia*, n.º 22..

MATOS, R. (2009). *Actuação Policial e o Fenómeno Criminal Feminino - Estudo Exploratório na Cidade do Porto*; Tese de Mestrado em Ciência Forenses. Porto: Faculdade Medicina da Universidade do Porto.

MENDES, E. (2000). *Relação entre a auto-eficácia e os comportamentos de auto-protecção contra acidentes rodoviários e sismos*, Dissertação de Mestrado, ISPA.

Ministério da Administração Interna. *Relatório Anual de Segurança Interna de 2008*;

MIRANDA, J. (1997). *Manual de Direito Constitucional. Tomo I: Preliminares, o Estado e os Sistemas Constitucionais. 6. ed.* Coimbra Editora: Coimbra.

OLIVEIRA, A. (1993). A Sinistralidade Rodoviária em Portugal: No presente - no futuro. In *Actas do Seminário Internacional Factores Humanos no Tráfego Rodoviário*. Lisboa: Escher.

OLIVEIRA, P. M. (2007). *Os Factores Potenciadores da Sinistralidade Rodoviária. Análise aos factores que estão na base da sinistralidade*. Disponível em: http://www.aca-m.org/w/images/3/3d/Factores_potenciadores_sinistralidade_rodoviaria.pdf, consultado a 08-04-10;

PEIXOTO, A. (2006). *Sinistralidade Rodoviária: da Evidência à Realidade*. Ponta Delgada: Edições Macaronésia.

PEREIRA, A. J. (1992). As Infracções Penais Derivadas da Circulação Automóvel e o Novo Código da Estrada. In *Textos do Centro de Estudos judiciais*. Lisboa: CEJ.

PINHEIRO, J. (2007). *Manual de Investigação de Acidentes*. Lisboa: Polícia de Segurança Pública - Divisão de Trânsito.

PINTO, C. (2006). *Autorepresentação e heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

RETO, L. e. (2003). *Porque nos Matamos na Estrada(...)*. Lisboa: Editorial Notícias.

RODRIGUES, J. C. (1995). *O automóvel em Portugal: 100 anos de história*. Lisboa: CTT Correios de Portugal.

SANGUEDO, D. (2008). *Crime de condução sobre a influência do álcool, na cidade do Porto, no ano de 2007 (Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais)*. Lisboa: ISCPSI.

SILVA, E. (2008). *Sinistralidade Rodoviária: O Factor Humano (Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais)*. Lisboa: ISCPSI.

SILVA, G. M. (2004). *A guerra na estrada; Uma proposta de estratégia jurídica*. In *Politeia Ano I N.º I*. Coimbra: Almedina.

SILVA, G. M. (1997). *Os Crimes Rodoviários*. Lisboa: Almedina.

SOUSA, E. (1994). *O Problema Rodoviário*, Lisboa, I.S.P.A

SOUSA, S. (2005). *Intervenção na formação geral de condução. II Jornadas de Psicologia do Tráfego da Prevenção Rodoviária Portuguesa - "Investigação e Intervenção na Realidade Portuguesa"*. Lisboa: Prevenção Rodoviária Portuguesa.

VIEIRA, D. (2007). *A PSP e o Trânsito – Da Repressão à Prevenção, Contributo para uma melhor estratégia (Dissertação de Licenciatura em Ciências Policiais)*. Lisboa: ISCPSI.

VIEIRA, F. M. (2007). *Direito Penal Rodoviário, Os Crimes dos Condutores*. Porto: Publicações Universidade Católica.

VIEIRA, F. M. (2008). *Meta Zero para a Sinistralidade Rodoviária*. In C. d. Advogados, *Direitos Básicos: Alimentação, Saúde e Habitação* (pp. 46-54). Lisboa: Principia.

Legislação consultada

- Declaração Universal dos Direitos do Homem.
- Constituição da República Portuguesa.
- Código de Procedimento Administrativo.
- Código Civil.
- Código da Estrada
- Decreto-Lei n.º 82/2006 de 3 de Maio (Regulamento de Sinistros Automóveis).
- Decreto-Lei n.º 291/2007 de 21 de Agosto (Regulamento do Sistema de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel).
- Decreto-Lei n.º 122/2005 de 29 de Julho (Regime Jurídico do Pagamento de Prémios de Seguros).
- Decreto-Lei n.º 8/2009 de 7 de Janeiro (Código Comercial).
- Decreto-Lei n.º 72/2008 de 16 de Abril (Regime Jurídico do Contracto de Seguro).
- Decreto-Lei n.º 83/2006 de 3 de Maio (Regulamento de Sinistros Automóveis).
- Decreto-Lei n.º 8-C/2002, de 11 de Janeiro (Regulamento da Actividade Seguradora).
- Decreto-Lei n.º 60/2004 de 22 de Março (Lei da Transparência).
- Lei n.º 53/2007, de 31 de Agosto (Lei da Organização da Polícia de Segurança Pública).
- Decreto-Lei n.º 503/99 de 20 de Novembro (Regime dos Acidentes em Serviço e das Doenças Profissionais da Administração Pública).
- Lei n.º 67/2007 de 31 de Dezembro (Regime da Responsabilidade Civil Extracontratual do Estado e Demais Entidades Públicas).

- **Internet**

<http://www.ansr.pt/>, consultado dia 18-01-10;
<http://www.axa.pt/>, consultado dia 07-02-10;
<http://www.apseguradores.pt/>, consultado dia 17-12-10;
<http://www.dgsi.pt/>, consultado dia 14-11-09;
<http://www.imtt.pt/>, consultado dia 08-02-10;
<http://www.ine.pt/>, consultado dia 12-02-10;
<http://www.isp.pt/>, consultado dia 08-02-10;
<http://www.libertyseguros.pt/> consultado dia 06-02-10;
<http://www.lusitania-cs.pt> consultado dia 07-02-10;
<http://www.mai.gov.pt/>, consultado dia 11-02-10;
<http://www.mj.gov.pt/>, consultado dia 11-02-10;
<http://www.pgr.pt/>, consultado dia 11-02-10;
<http://www.psp.pt/>, consultado dia 15-02-10;
<http://www.tranquilidade.pt> consultado dia 06-02-2010;
<http://www.tribunalconstitucional.pt/>, consultado dia 12-12-09;
[http://www. pt.wikipedia.org](http://www.pt.wikipedia.org) consultado dia 14-11-2009.

Lista de Anexos

Anexo I – Decreto-Lei n.º 48051, de 21 de Novembro de 1967 – p75

Anexo II – Circular n.º JD/2123/85, Processo n.º 1.3/85 (Acidentes de viação com viaturas policiais e/ou elementos policiais) – p879

Anexo III – Recomendações aos Condutores da PSP (Comando-Geral da PSP) – p85

Anexo IV – Portaria 530/87 de 28 de Junho (Modelo do certificado de isenção se seguro) - 988

Anexo V – Declaração Amigável - p91

Anexo VI – Proposta de Seguro Auto – p94

Anexo I

RESPONSABILIDADE CIVIL DO ESTADO

Decreto-Lei nº 48051, de 21Nov67

Usando da faculdade conferida pela 1ª parte do nº 2 do artº 109º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1º A responsabilidade civil do extracontratual do Estado e demais pessoas colectivas públicas no domínio dos actos de gestão pública rege-se pelo disposto no presente diploma, em tudo que não esteja em leis especiais.

Artº 2º - 1. O Estado e demais pessoas colectivas públicas respondem civilmente perante terceiros pelas ofensas dos direitos destes ou das disposições legais destinadas a proteger os seus interesses, resultantes de actos ilícitos culposamente praticados pelos respectivos órgãos ou agentes administrativos no exercício das suas funções e por causa desse exercício.

2. Quando satisfizerem qualquer indemnização nos termos do número anterior, o Estado e demais pessoas colectivas públicas gozam do direito de regresso contra os titulares do órgão ou os agentes culpados, se estes houverem procedido com diligência e zelo manifestamente inferiores àqueles a que se achavam obrigados em razão do cargo.

Artº 3º - 1. Os titulares do órgão e os agentes administrativos do Estado e demais pessoas colectivas públicas respondem civilmente perante terceiros pela prática de actos ilícitos que ofendam os direitos destes ou as disposições legais destinadas a proteger os seus interesses, se tiverem excedido os limites das suas funções ou se, no desempenho destas e por sua causa, tiverem procedido dolosamente.

2. Em caso de procedimento doloso, a pessoa colectiva é sempre solidariamente responsável com os titulares do órgão ou os agentes.

Artº 4º - 1. A culpa dos titulares do órgão ou dos agentes é apreciada nos termos do artigo 487º do Código Civil.

2. Se houver pluralidade de responsáveis, é aplicável o disposto no artigo 497º do Código Civil.

Artº 5º - 1. O direito de indemnização regulado nos artigos

anteriores prescreve nos prazos fixados na lei civil.

2. À prescrição do direito de regresso é também aplicável o disposto na lei civil.

Artº 6º Para os efeitos deste diploma, consideram-se ilícitos os actos jurídicos que violem as normas legais e regulamentares ou os princípios gerais aplicáveis e os actos materiais que infrinjam estas normas e princípios ou ainda as regras de ordem técnica e de prudência comum que devam ser tidas em consideração.

Artº 7º O dever de indemnizar, por parte do Estado e demais pessoas colectivas públicas, dos titulares dos seus órgãos e dos seus agentes, não depende do exercício pelos lesados do seu direito de recorrer dos actos causadores do dano; mas o direito destes à reparação só subsistirá na medida em que tal dano se não possa imputar à falta de interposição de recurso ou a negligente conduta processual da sua parte no recurso interposto.

Artº 8º O Estado e demais pessoas colectivas públicas respondem pelos prejuízos especiais e anormais resultantes do funcionamento de serviços administrativos excepcionalmente perigosos ou de coisas e actividades da mesma natureza, salvo se, nos termos gerais, se provar que houve força maior estranha ao funcionamento desses serviços ou ao exercício dessas actividades, ou culpa das vítimas ou de terceiro, sendo neste caso a responsabilidade determinada segundo o grau de cada um.

Artº 9º - 1. O Estado e demais pessoas colectivas públicas indemnizarão os particulares a quem, no interesse geral, mediante actos administrativos legais ou actos materiais lícitos, tenham imposto encargos ou causado prejuízos especiais e anormais.

2. Quando o Estado ou as demais pessoas colectivas públicas tenham, em estado de necessidade e por motivo de imperioso interesse público, de sacrificar especialmente, no todo ou em parte, coisa ou direito de terceiro, deverão indemnizá-lo.

Artº 10º - 1. Os artigos 366º e 367º do Código Administrativo passam a ter a seguinte redacção:

Artº 366º As autarquias locais respondem civilmente perante terceiros pelas ofensas dos direitos destes ou das disposições legais destinadas a proteger os seus interesses, resultantes de actos ilícitos culposamente praticados pelos respectivos órgãos ou agentes no exercício das suas funções e por causa desse exercício.

§1º Se as ofensas resultarem de actos praticados pelos órgãos ou agentes dos serviços municipalizados, das juntas de turismo, das federações de municípios ou das uniões de freguesias, recairá sobre estas entidades a obrigação de indemnizar.

§2º Quando satisfizerem qualquer indemnização nos termos deste artigo, as autarquias locais e demais entidades nele referidas gozam do direito de regresso contra os titulares dos órgãos ou agentes culpados, se estes houverem procedido com diligência e zelo inferiores àqueles a que se achavam obrigados em razão do cargo.

Artº 367 Os titulares dos órgãos e os agentes das autarquias locais, dos serviços municipalizados, das juntas de turismo, das federações de municípios e das uniões de freguesias respondem civilmente perante terceiros pela prática de actos ilícitos que ofendam os direitos destes ou as disposições legais destinadas a proteger os seus interesses, se tiverem excedido os limites das suas funções ou se, no desempenho destas e por sua causa, tiverem procedido dolosamente.

2. A alínea b) do § 1º do artigo 815º do Código Administrativo passa a ter a seguinte redacção:

b) Os pedidos de indemnização feitos à Administração relativamente aos danos decorrentes de actos de gestão pública.

Anexo II

SERVIÇO DE JUSTIÇA E DISCIPLINA

**CIRCULAR Nº JD/2123/85
PROCESSO Nº 1.3/85**

ASSUNTO: - ACIDENTES DE VIAÇÃO COM VIATURAS E/OU ELEMENTOS POLICIAIS

1. Os acidentes de viação com intervenção de viaturas da PSP e/ou elementos policiais apeados, quando de serviço ou mesmo fora da hora de serviço, mas de cujo acidente resultem prejuízos para o serviço em consequência de lesões sofridas pelos seus agentes, acontecem assiduamente e numa progressão tão notória que nos obriga a pensar na adopção de critérios tanto precisos como expeditos.

2. Por outro lado, há que encarar fazer face, com oportunidade, às dificuldades que se deparam em virtude das viaturas da PSP não estarem cobertas pelo seguro.

3. Para além das preocupações surgidas sempre que há um acidente de viação, há que ter em mente uma outra PREOCUPAÇÃO ACRESCIDA, isto é, processar com a urgência possível, todas as formalidades que hão-de minimizar as consequências materiais e até morais quando possível.

4. É do conhecimento geral que, em grande número de casos, as viaturas policiais ficam inoperacionais longo tempo só porque as decisões de quem de direito não são oportunas por falta de um processamento bem coordenado de formalismos.

5. Do mesmo modo, também as viaturas civis acidentadas, por falta de decisões oportunas, mantêm-se paradas com o natural agravamento de encargos para a Fazenda Nacional, quando a culpabilidade nos sinistros é atribuível aos condutores policiais.

6. A responsabilização dos causadores dos sinistros surge como primeira prevenção que deve estar na mente, desde os mais altos responsáveis até aos níveis inferiores, abrangendo todos e cada um, sem excepção. É que a prudência é sempre, por natureza, pouca e tende a tornar-se mínima se for descurada ou camuflada a responsabilização criminal, disciplinar ou pecuniária dos autores dos sinistros.

Um acidente deverá ser visto como um alerta de que outros surgirão, se não forem tomadas medidas preventivas que deverão começar pela responsabilização dos culpados.

7. Surge também, como nos demonstra a experiência em muitos casos concretos, que a PSP tem que desempenhar a função de empresa seguradora, quando a responsabilidade nos sinistros é dos seus agentes e há que indemnizar terceiros. Veja-se o que já se disse em 2.

8. Para fazer face aos temas enunciados e quaisquer outros deles decorrentes, Sua Excelência o General Comandante-Geral determina o seguinte:

A- Da ocorrência de um acidente de viação deve resultar o seguinte comportamento, que consiste em elaborar:

I - **Inquérito preliminar** - Se motivar a morte ou mortes de pessoas. Também se há lesões físicas e queixa da parte ofendida. ⁽¹⁾

II - **Processo disciplinar** - Se intervem algum elemento policial na qualidade de condutor.

III- **Processo administrativo** - Se, presumivelmente, a FN (PSP) tem que ser indemnizada por terceiros ou tem que proceder a indemnizações.

IV- **Processo de sanidade** - Se o elemento policial sofreu lesões físicas e exercia funções de serviço ou estaria, presumivelmente, em serviço.

B- O Inquérito preliminar, que se destina a apurar a responsabilidade criminal dos causadores dos acidentes, segue os formalismos próprios que resultam do Decreto-Lei 605/75 e demais doutrina processual penal.

C- O Processo disciplinar, que se destina a apurar a responsabilidade disciplinar do elemento policial interveniente directo no acidente, segue os formalismos próprios do Regulamento Disciplinar e dele devem constar, para além de todos os elementos comuns, mais os seguintes:

a) Documento comprovativo do serviço que desempenhava (escala de serviço) ou documento que demonstre agir por sua conta e risco ou de terceiro;

b) **Peritagem resultante da reconstituição do acidente** levada a efeito por técnicos que deverão, nos seus relatórios, definir bem as causas do sinistro e o grau de culpabilidade de cada interveniente e responsável. A reconstituição deverá ser feita com as próprias viaturas ou outras de iguais características e sempre com a contribuição das testemunhas, dos interessados na causa e, eventualmente, representante de companhia de seguros que responda pela responsabilidade cível de alguma viatura interveniente,

c) **Peritagem dos danos** (auto ou autos de exame de avaliação) resultantes do acidente (em viaturas da PSP e/ou civis e/ou quaisquer outros bens) de modo a se poder provar, posteriormente e onde se torne necessário, o montante parcelar e total dos danos surgidos do evento. As avaliações poderão ser feitas nas casas ou oficinas especializadas, contudo, os respectivos orçamentos são submetidos à verificação de peritos que, sob juramento, confirmarão ou não os dados ou indicarão solução mais cosentânea, ficando tudo exarado no auto do exame de avaliação,

d) **Termo de responsabilidade para garantia dos danos** causados à FN (danos causados em viaturas policiais e/ou noutros bens e/ou no serviço, por incapacidades produzidas na pessoa de um ou mais elementos policiais). Os termos de responsabilidade são assinados pelos proprietários das viaturas causadoras do acidente ou representante da seguradora que cobre os danos. O termo de responsabilidade pode abarcar a globalidade dos danos sofridos pela FN ou somente quantitativos menores, se correspondentes ao grau de culpabilidade atribuída a eles ou aos seus representados.

C.1 - Se a culpabilidade no acidente não for atribuída minimamente ao elemento policial (ambas as partes de acordo), não se torna necessário proceder à avaliação dos danos sofridos pelas viaturas ou outros bens civis.

C.2 - As viaturas, quer policiais, quer civis ou outros bens danificados deverão ser arrançados, logo que concluídas as peritagens que provem, em qualquer altura, os danos sofridos e correspondente prejuízo em dinheiro, Esta medida tem por fim minimizar as custas do acidente dado que, como é sabido, especialmente as viaturas, civis, quanto mais tempo estiverem paradas maior terá que ser a indemnização, se for o caso. Assim.

a) Tratando-se de danos em viaturas ou outros bens da PSP, surgirão as seguintes hipóteses .

I - Se a culpa for do nosso agente condutor, o arranjo será feito a base das verbas orçamentais,

II - Se a culpa for de outrem, o arranjo será encargo do signatário do termo de responsabilidade, a que se refere a alínea d) de C.

III- Se houver dúvidas a quem cabe a responsabilidade, o arranjo será feito à base das verbas orçamentais e, posteriormente, se houver lugar ao recebimento de receitas, estas darão entrada nos Cofres do Estado, por meio de guias;

b) Tratando-se de danos em viaturas ou outros bens civis, surgirão as seguintes hipóteses:

I - Se a culpa for do nosso agente condutor, deverá o proprietário ou quem suas vezes fizer ser avisado de que pode proceder ao arranjo, pois será processada a requisição da verba necessária com a maior urgência possível (verba bem determinada no processo).

Logo que Sua Excelência decida o processo administrativo, que será levado a despacho pelo SJD, a respectiva Unidade será alertada para emitir o termo de responsabilidade a favor do lesado ou quem suas vezes fizer, nos mesmos moldes em que os civis os emitem. (Veja-se a alínea d) de C);

II - Se a culpa não for de atribuir ao nosso agente, deverá, o proprietário do bem ou quem suas vezes fizer, ser avisado que pode tomar as decisões que entender (mandar ou não arranjar os danos), mas que não procederemos a qualquer indemnização, salvo se tal for decidido por órgão judicial competente;

III- Se houver dúvidas a quem cabe a responsabilidade, deverá o proprietário do bem, ou quem suas vezes fizer, ser avisado de que poderá mandar arranjar-lo, se assim o entender, porque só posteriormente será decidida a possível indemnização a que terá direito que, eventualmente, será apurada em função duma acção judicial.

C.3 - Como é evidente, do processo disciplinar faz parte a acusação elaborada de acordo com o artº. 50º, nº. 2, e artº. 51º do RD. Se não for apurada matéria disciplinar não há acusação, sendo esta cláusula referenciada no relatório e seguidos os termos do nº 1 do artº 50º do RD. (2)

C.4 - O processo disciplinar é decidido a nível de CD, UI ou Serviço e aguarda ali possível pedido de remessa ao Comando-Geral.

C.5 - O instrutor, se no decorrer das averiguações, concluir que o agente condutor, além de ser culpado no acidente, já deu motivo a outros e não emite sinais de se tornar mais seguro, deve fazer uma proposta com as suas deduções para que o mesmo passe a pronto do serviço de condutor. A proposta é feita em duplicado, sendo este junto aos autos.

D - O processo administrativo é elaborado pelo instrutor do processo disciplinar e concluído no menor espaço de tempo possível e dele farão parte, além doutros dados, os seguintes documentos:

- a) Cópia da participação base da ocorrência;
- b) Declarações dos condutores intervenientes;
- c) Cópia da documentação respeitante à reconstituição do acidente elaborada de acordo com a alínea b) de C;
- d) Cópia da documentação respeitante aos exames dos danos resultantes do acidente, elaborados de acordo com a alínea c) de C;
- e) Documentos de contabilidade que demonstrem quanto foi gasto em hospitais e medicamentos para os agentes lesionados e respectivos vencimentos correspondentes aos períodos de incapacidade e outros valores relacionados com doenças resultantes do acidente cuja culpabilidade é de atribuir a terceiros;

f) Relatório final onde se apurem os danos resultantes do evento; quem tem direito a ser indemnizado pelo Estado (PSP); quem deve indemnizar o Estado (PSP); montantes parcelares e global; indicação se há acordo entre as partes nas indemnizações propostas; outros dados julgados úteis.

Deverá ser sempre justificada no relatório a razão das faltas, no processo, de qualquer elemento a que se referem as alíneas anteriores, se tal acontecer.

D.1 - O processo administrativo, logo que concluído, é remetido ao Serviço de Justiça e Disciplina do Comando-Geral, que o apreciará, submeterá a despacho e, se for o caso, remeterá à 5ª Rep. para efeitos de requisição das verbas necessárias para indemnização a terceiros.

Quando se trate de acidente com danos apreciáveis, nos casos em que a PSP tem que indemnizar, o Processo Administrativo deve dar entrada no Comando-Geral no espaço nunca superior a 15 dias.

D.2 - Não se torna necessária a elaboração do processo administrativo, quando a culpabilidade no evento não é de atribuir a elemento policial, se a indemnização ao Estado (PSP) estiver assegurada pelo termo de responsabilidade a que se refere a alínea d) de C.

Também é dispensável o processo administrativo, se as indemnizações à PSP forem garantidas por qualquer outro meio ou se preveja a liquidação por meios pacíficos,

E - O processo de sanidade segue os formalismos de qualquer processo por acidente em serviço e tem lugar se o elemento foi vítima de acidente de viação, quando desempenhava obrigações de serviço ou motivadas pelo serviço.

F - Para fins estatísticos, os CD's, UI's e Serviços, relativamente a cada acidente de viação, remeterão, ao Serviço de Justiça e Disciplina do Comando-Geral, cópias do relatório e do despacho final do processo disciplinar, quando, em relação ao mesmo acidente, não tiverem remetido o processo administrativo, nos casos, como é óbvio, em que não foi necessária a instauração deste.

G - Ficam revogadas todas as Circulares e recomendações relacionadas com a matéria tratada na presente Circular.

H - As dúvidas surgidas e hipotéticas sugestões para melhoramento das presentes normas deverão ser canalizadas para o Comando-Geral (Serviço de Justiça e Disciplina), onde serão estudadas e inseridas nos pontos próprios da presente Circular.

Lisboa e Comando-Geral da Polícia de Segurança Pública, 2 de Outubro de 1985

Anexo III

COMANDO-GERAL DA PSP

AOS CONDUTORES DA PSP RECOMENDA-SE

01. ANTES DE INICIAR O MOVIMENTO

- a. Verificação do nível de combustível
- b. Verificação do nível do óleo do motor
- c. Verificação da pressão dos pneus (se possível a frio)
- d. Verificação do nível de água do depósito suplementar
- e. Verificação do electrólito da bateria (quando necessário)
- f. Verificação de luzes e pisca-piscas (especialmente no inverno)
- g. Confirmação do completo da viatura

02. DURANTE O MOVIMENTO

- a. Faça uma leitura correcta dos instrumentos de bordo e sua interpretação.
- b. Sempre que possível conduza suavemente evitando guinadas ou travagens bruscas.
- c. **Guarde sempre uma distância** que lhe permita deter a sua viatura sem colidir com a que segue à sua frente.
- d. Nas curvas, ou grandes inclinações, engrene uma mudança que se adapte à necessidade de segurança.
- e. Salvo em caso de iminência de acidente, trave com suavidade.
- f. A prioridade não é um direito absoluto. Mesmo que dela beneficie, facilite a passagem ao outro veículo, com vista a evitar acidentes.
- g. **Circule a velocidade moderada**, tendo sempre em consideração o estado do piso e a densidade do trânsito.

- h. **Respeite escrupulosamente a sinalização luminosa**, salvo em situação de emergência, mas, neste caso, use das precauções necessárias para não colocar em perigo a sua vida e a dos outros condutores.
- i. Dê prioridade aos peões respeitando as passadeiras.
- j. Circule de preferência do lado direito da via.
- l. **Não ultrapasse outra viatura sem se assegurar de que a manobra não compromete a sua própria segurança e a de outras viaturas e seus condutores.**
- m. Depois de ultrapassar, retome de imediato a faixa direita da via onde circula.
- n. A marcha atrás é uma manobra de recurso; utilize-a com prudência sem prejudicar o trânsito.
- o. A inversão de marcha só deve ser praticada em situação de emergência.
- p. Nunca se distraia durante a condução.
- q. Oriente cuidadosamente os espelhos retrovisores (interior e exteriores) de modo a obter um maior campo de visão e anular os ângulos mortos.
- r. **Nunca ingira bebidas alcoólicas antes e durante o seu turno de serviço.**
- s. Pratique sempre uma condução defensiva.
- t. Não se irrite com os outros condutores, nem os invective. A sua condução deve ser um exemplo e o seu comportamento deverá estar de acordo com os princípios de urbanidade e educação que pautam o agente da PSP.

03. NO FIM DO MOVIMENTO

- a. Assinale, sempre por escrito e no boletim auto, qualquer anomalia, ou avaria, detectada na viatura que utilizou.
- b. Sempre que possível, deixe a viatura limpa e cuidada.

SEJA PRUDENTE. EVITE O ACIDENTE!

Anexo IV

malidade de concurso, não estando os contratos que celebrar sujeitos ao «visto» do Tribunal de Contas.

[...]

Art. 2.º Ao artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 391/86, de 22 de Novembro, são aditados os n.ºs 6 e 7, com a seguinte redacção:

Art. 7.º [...]

6 — A Comissão dispõe de autonomia administrativa, devendo os subsídios ou donativos que receber de quaisquer pessoas singulares ou colectivas dar entrada nos cofres do Estado, para servirem de contrapartida à abertura dos competentes créditos especiais a favor da Comissão.

7 — Os cheques a movimentar pela Comissão carecem de duas assinaturas dos respectivos membros, sendo uma delas a do presidente ou do representante do Ministério das Finanças.

Art. 3.º A redacção do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 391/86, de 22 de Novembro, é substituída pela seguinte:

Art. 8.º Serão emitidas moedas comemorativas alusivas aos descobrimentos portugueses, cujos lucros de amodação serão postos pelo Ministério das Finanças à disposição da Comissão Nacional, mediante a abertura de competente crédito especial, com compensação no referido produto, a escriturar no orçamento das receitas do Estado, sob o capítulo 08 «Outras receitas correntes», artigo 05 «Lucros de amodação».

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de Março de 1987. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Leonardo Eugénio Ramos Ribeiro de Almeida* — *Miguel José Ribeiro Cadilhe* — *Luís Francisco Valente de Oliveira* — *Pedro José Rodrigues Pires de Miranda* — *Fernando Augusto dos Santos Martins* — *João de Deus Rogado Salvador Pinheiro*.

Promulgado em 12 de Junho de 1987.

Publique-se.

O Presidente da República, MARIO SOARES.

Referendado em 14 de Junho de 1987.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

Decreto-Lei n.º 261/87

de 29 de Junho

Considerando a reestruturação da carreira militar dos sargentos dos quadros permanentes do Exército, introduzida pelo Decreto-Lei n.º 920/76, de 31 de Dezembro, no que concerne aos cursos de formação;

Considerando que a duração da segunda parte (parte especial) do curso de formação de sargentos, face à especialidade técnica e curricular de cada arma e serviço, varia entre um e três ou mais anos lectivos;

Considerando que, nos termos do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 920/76, de 31 de Dezembro, a aprovação do curso de formação de sargentos constitui con-

dição especial de promoção ao posto de segundo-sargento;

Considerando a necessidade de uniformizar, em termos de direitos e deveres, as carreiras dos sargentos dos quadros permanentes de todas as armas e serviços:

Assim:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo único. O artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 920/76, de 31 de Dezembro, passa a ter a seguinte redacção:

1 — É condição especial de promoção ao posto de segundo-sargento a aprovação no curso de formação de sargentos dos quadros permanentes.

2 — Os instruendos que concluíam com aproveitamento o 1.º ano lectivo da segunda parte (parte especial) do curso de formação de sargentos, quando esta segunda parte tenha duração superior a um ano lectivo, são graduados no posto de segundo-sargento na mesma data em que, no mesmo ano e por conclusão do respectivo curso, forem promovidos a igual posto os instruendos das restantes armas e serviços.

3 — Os instruendos que concluíam com aproveitamento a segunda parte (parte especial), sem qualquer desistência ou reprovação, ingressam nos quadros permanentes de sargentos do Exército no posto de segundo-sargento, sendo-lhes reportada a antiguidade, no posto e de ingresso nos quadros permanentes, à data da graduação naquele posto.

4 — Os instruendos que percam apenas um ano, por desistência ou reprovação, ingressam nos quadros permanentes de sargentos do Exército no posto de segundo-sargento, sendo-lhes reportada a antiguidade, no posto e de ingresso, à mesma data de graduação dos instruendos que terminaram, sem qualquer desistência ou reprovação, o curso de formação em que aqueles vieram a integrar-se.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 14 de Maio de 1987. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Leonardo Eugénio Ramos Ribeiro de Almeida* — *Miguel José Ribeiro Cadilhe*.

Promulgado em 12 de Junho de 1987.

Publique-se.

O Presidente da República, MARIO SOARES.

Referendado em 14 de Junho de 1987.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Portaria n.º 530/87

de 29 de Junho

O Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, que regulamenta o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, isenta dessa obrigação, para além do Estado Português, os Estados estrangeiros e as organizações internacionais.

Tornando-se necessário estabelecer o modelo do certificado de isenção da obrigatoriedade de celebração do seguro de responsabilidade civil automóvel:

Manda o Governo da República Portuguesa, ao abrigo do n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, pelos Ministros das Finanças e da Administração Interna, o seguinte:

1.º É aprovado o certificado de isenção de seguro a que se refere o n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro, conforme o modelo anexo à presente portaria.

2.º Os referidos certificados são emitidos pelo Instituto de Seguros de Portugal.

3.º A presente portaria entra em vigor no 1.º dia do 2.º mês seguinte ao da sua publicação, devendo, nessa data, ser substituídos os cartões existentes ao abrigo da Portaria n.º 630/79, de 29 de Novembro.

4.º É revogada, na data referida no número anterior, a Portaria n.º 630/79, de 29 de Novembro.

Ministérios das Finanças e da Administração Interna.
Assinada em 4 de Junho de 1987.

O Ministro das Finanças, *Miguel José Ribeiro Cadilhe*. — O Ministro da Administração Interna, *Eurico Silva Teixeira de Melo*.

Modelo

Instituto de Seguros de Portugal (Frente)

Certificado de isenção de seguro n.º _____
(Seguro de responsabilidade civil automóvel)

Entidade proprietária responsável: _____

Veículo: marca e modelo: _____

Número de matrícula: de chassis ou de motor: _____

Data de emissão: ____/____/____

O Conselho Directivo,

(Verso)

A entidade a que este certificado se refere está isenta da obrigação de seguro de responsabilidade civil automóvel, nos termos das disposições aplicáveis do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 522/85, de 31 de Dezembro.

Este certificado deverá ser devolvido ao Instituto de Seguros de Portugal logo que o veículo mude de proprietário ou a entidade deixe de beneficiar de isenção.

Modelo aprovado pela Portaria n.º 530/87, de 29 de Junho.
(A7,74 mm x 105 mm)

**MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS
E DA EDUCAÇÃO E CULTURA**

Portaria n.º 531/87
de 29 de Junho

Considerando a necessidade de dar execução ao disposto no artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 384-B/85, de 30 de Setembro, que reestruturou a carreira de técnico de diagnóstico e terapêutica;

Considerando o disposto no n.º 1 da Portaria n.º 670/86, de 8 de Novembro;

Considerando o disposto no n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 59/76, de 23 de Janeiro:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e da Educação e Cultura, o seguinte:

1.º São extintos no quadro de pessoal do Instituto Bacteriológico de Câmara Pestana, anexo ao Decreto Regulamentar n.º 47/84, de 3 de Julho, os lugares de técnico auxiliar de análises clínicas principal, técnico auxiliar de análises clínicas de 1.ª classe, técnico auxiliar de análises clínicas de 2.ª classe, preparador-chefe e preparador de laboratório de 1.ª classe.

2.º São criados no referido quadro, em substituição dos lugares extintos pelo número anterior, os lugares constantes do mapa anexo à presente portaria.

Ministérios das Finanças e da Educação e Cultura.

Assinada em 12 de Junho de 1987.

O Ministro das Finanças, *Miguel José Ribeiro Cadilhe*. — O Ministro da Educação e Cultura, *João de Deus Rogado Salvador Pinheiro*.

Mapa anexo à Portaria n.º 531/87

Pessoal técnico
Pessoal técnico de diagnóstico e terapêutica

Número de lugares	Categoria	Letra de vencimento
Análises clínicas e de saúde pública		
1	Técnico especialista de 1.ª classe	E
2	Técnico especialista	F
2	Técnico principal	G
(a) 12	Técnico de 1.ª classe	H
(b) 7	Técnico de 2.ª classe	I ou J

(a) Sete lugares a extinguir quando vagarem.
(b) Quatro lugares a preencher unicamente quando vagar idêntico número de lugares de técnico de 1.ª classe.

**MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS
E DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO**

Portaria n.º 532/87
de 29 de Junho

Estabelece a Directiva n.º 85/210/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1985, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros, respeitantes ao teor de chumbo na gasolina, a livre circulação e a livre comercialização da gasolina, que seja conforme ao que nela se dispõe.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e da Indústria e Comércio, ouvida a Direcção-Geral de Energia e em conformidade com o Decreto-Lei n.º 38/84, de 2 de Fevereiro, o seguinte:

1.º É fixado para vigorar no continente o seguinte preço para a gasolina super sem chumbo:



115\$ por litro, fornecida nos postos abastecedores.

Anexo V

DECLARAÇÃO AMIGÁVEL DE ACIDENTES AUTOMÓVEL

Folha 1/2

Data do acidente _____	Hora _____	Localização _____	Local: _____	Feridos, mesmo ligeiros não <input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/>
Danos materiais noutros veículos que não A e B não <input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/>		noutros objetos que não veículos não <input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/>		
Testemunhas: nomes, moradas e telef. _____				

VEÍCULO A	12. CIRCUNSTÂNCIAS	VEÍCULO B																
6. Segurado/ Tomador do seguro (ver documento de seguro) APELIDO: _____ Nome: _____ Morada: _____ Cód. postal: _____ País: _____ Tel. ou e-mail: _____ NIF: _____	<p style="text-align: center;">4 Marcar com uma cruz (X) no respectivo quadrado as circunstâncias aplicáveis a cada veículo para melhor compreensão do esquema do acidente 4</p> <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:50%; vertical-align: top;"> A <small>* Fixar o que não interessa</small> <input type="checkbox"/> 1 * Estava estacionado / Parado <input type="checkbox"/> 2 * Sala de estacionamento / Abria uma porta <input type="checkbox"/> 3 Ia estacionar <input type="checkbox"/> 4 Sala de um parque de estacionamento de local privado ou de um caminho particular <input type="checkbox"/> 5 Entrava num parque de estacionamento local privado ou de um caminho particular <input type="checkbox"/> 6 Entrava numa rotunda ou praça de sentido giratório <input type="checkbox"/> 7 Circulava numa rotunda ou praça de sentido giratório <input type="checkbox"/> 8 Embateu na traseira de outro veículo que circulava no mesmo sentido e na mesma fila <input type="checkbox"/> 9 Circulava no mesmo sentido mas numa fila diferente <input type="checkbox"/> 10 Mudava de fila <input type="checkbox"/> 11 Ultrapasava <input type="checkbox"/> 12 Virava à direita <input type="checkbox"/> 13 Virava à esquerda <input type="checkbox"/> 14 Recusava <input type="checkbox"/> 15 Circulava na parte da faixa de rodagem reservada à circulação em sentido contrário <input type="checkbox"/> 16 Apresentava-se pela direita num cruzamento ou entrocamento <input type="checkbox"/> 17 Não respeitava um sinal de dar prioridade ou um semáforo vermelho <input type="checkbox"/> ➔ indicar o número total de quadrados marcados com uma cruz (X) </td> <td style="width:50%; vertical-align: top;"> B <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 17 </td> </tr> </table> <p style="font-size: small;">Deve obrigatoriamente ser assinada pelo DOIS condutores Não constitui reconhecimento de responsabilidade, mera e obrigatória declaração e a identificação dos intervenientes, para efeito a fazer regular na regulamentação do sinistro.</p>	A <small>* Fixar o que não interessa</small> <input type="checkbox"/> 1 * Estava estacionado / Parado <input type="checkbox"/> 2 * Sala de estacionamento / Abria uma porta <input type="checkbox"/> 3 Ia estacionar <input type="checkbox"/> 4 Sala de um parque de estacionamento de local privado ou de um caminho particular <input type="checkbox"/> 5 Entrava num parque de estacionamento local privado ou de um caminho particular <input type="checkbox"/> 6 Entrava numa rotunda ou praça de sentido giratório <input type="checkbox"/> 7 Circulava numa rotunda ou praça de sentido giratório <input type="checkbox"/> 8 Embateu na traseira de outro veículo que circulava no mesmo sentido e na mesma fila <input type="checkbox"/> 9 Circulava no mesmo sentido mas numa fila diferente <input type="checkbox"/> 10 Mudava de fila <input type="checkbox"/> 11 Ultrapasava <input type="checkbox"/> 12 Virava à direita <input type="checkbox"/> 13 Virava à esquerda <input type="checkbox"/> 14 Recusava <input type="checkbox"/> 15 Circulava na parte da faixa de rodagem reservada à circulação em sentido contrário <input type="checkbox"/> 16 Apresentava-se pela direita num cruzamento ou entrocamento <input type="checkbox"/> 17 Não respeitava um sinal de dar prioridade ou um semáforo vermelho <input type="checkbox"/> ➔ indicar o número total de quadrados marcados com uma cruz (X)	B <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 17	6. Segurado/ Tomador do seguro (ver documento de seguro) APELIDO: _____ Nome: _____ Morada: _____ Cód. postal: _____ País: _____ Tel. ou e-mail: _____ NIF: _____														
A <small>* Fixar o que não interessa</small> <input type="checkbox"/> 1 * Estava estacionado / Parado <input type="checkbox"/> 2 * Sala de estacionamento / Abria uma porta <input type="checkbox"/> 3 Ia estacionar <input type="checkbox"/> 4 Sala de um parque de estacionamento de local privado ou de um caminho particular <input type="checkbox"/> 5 Entrava num parque de estacionamento local privado ou de um caminho particular <input type="checkbox"/> 6 Entrava numa rotunda ou praça de sentido giratório <input type="checkbox"/> 7 Circulava numa rotunda ou praça de sentido giratório <input type="checkbox"/> 8 Embateu na traseira de outro veículo que circulava no mesmo sentido e na mesma fila <input type="checkbox"/> 9 Circulava no mesmo sentido mas numa fila diferente <input type="checkbox"/> 10 Mudava de fila <input type="checkbox"/> 11 Ultrapasava <input type="checkbox"/> 12 Virava à direita <input type="checkbox"/> 13 Virava à esquerda <input type="checkbox"/> 14 Recusava <input type="checkbox"/> 15 Circulava na parte da faixa de rodagem reservada à circulação em sentido contrário <input type="checkbox"/> 16 Apresentava-se pela direita num cruzamento ou entrocamento <input type="checkbox"/> 17 Não respeitava um sinal de dar prioridade ou um semáforo vermelho <input type="checkbox"/> ➔ indicar o número total de quadrados marcados com uma cruz (X)	B <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 17																	
7. Veículo <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:50%; text-align: center;">A MOTOR</th> <th style="width:50%; text-align: center;">BIBICO</th> </tr> <tr> <td>Marca, modelo _____</td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>N.º de matrícula _____</td> <td>N.º de matrícula _____</td> </tr> <tr> <td>País de matrícula _____</td> <td>País de matrícula _____</td> </tr> </table>	A MOTOR	BIBICO	Marca, modelo _____	_____	N.º de matrícula _____	N.º de matrícula _____	País de matrícula _____	País de matrícula _____	7. Veículo <table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width:50%; text-align: center;">A MOTOR</th> <th style="width:50%; text-align: center;">BIBICO</th> </tr> <tr> <td>Marca, modelo _____</td> <td>_____</td> </tr> <tr> <td>N.º de matrícula _____</td> <td>N.º de matrícula _____</td> </tr> <tr> <td>País de matrícula _____</td> <td>País de matrícula _____</td> </tr> </table>	A MOTOR	BIBICO	Marca, modelo _____	_____	N.º de matrícula _____	N.º de matrícula _____	País de matrícula _____	País de matrícula _____	8. Companhia de seguros (ver documento de seguro) NOME: _____ Apólice n.º: _____ N.º de Carta Verde: _____ Apólice ou Carta Verde válida de: _____ a: _____ Agência (ou representante ou corretor): _____ NOME: _____ Morada: _____ Cód. postal: _____ País: _____ Tel. ou e-mail: _____ Os danos materiais deste veículo estão cobertos pela apólice? não <input type="checkbox"/> sim <input type="checkbox"/>
A MOTOR	BIBICO																	
Marca, modelo _____	_____																	
N.º de matrícula _____	N.º de matrícula _____																	
País de matrícula _____	País de matrícula _____																	
A MOTOR	BIBICO																	
Marca, modelo _____	_____																	
N.º de matrícula _____	N.º de matrícula _____																	
País de matrícula _____	País de matrícula _____																	
9. Condutor (ver licença de condução) APELIDO: _____ Nome: _____ Data de nascimento: _____ Morada: _____ Cód. postal: _____ País: _____ Tel. ou e-mail: _____ Licença de condução n.º: _____ Categoria (A, B, ...): _____ Válida até: _____	9. Condutor (ver licença de condução) APELIDO: _____ Nome: _____ Data de nascimento: _____ Morada: _____ Cód. postal: _____ País: _____ Tel. ou e-mail: _____ Licença de condução n.º: _____ Categoria (A, B, ...): _____ Válida até: _____																	
10. Indicar por meio de seta → o ponto de embate inicial 	<table border="1" style="width:100%; height: 100px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:50%;"></td> <td style="width:50%;"></td> </tr> </table>			10. Indicar por meio de seta → o ponto de embate inicial 														
11. Danos visíveis no veículo A: _____		11. Danos visíveis no veículo B: _____																
14. As minhas observações: _____	<table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"></td> <td style="width:34%; text-align: center;">15. Assinaturas dos condutores</td> <td style="width:33%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">A _____</td> <td style="text-align: center;">_____</td> <td style="text-align: center;">B _____</td> </tr> </table>		15. Assinaturas dos condutores		A _____	_____	B _____	14. As minhas observações: _____										
	15. Assinaturas dos condutores																	
A _____	_____	B _____																

PARTICIPAÇÃO DE SINISTRO

Após preenchimento completo dos campos da Declaração Amigável de Acidente de Automóvel aplicáveis, preencher adicionalmente os campos seguintes. (1)

1 - PARTICIPANTE

SEGURO/TOMADOR DO SEGURO TERCEIRO LESADO

Nome: _____
Profissão: _____ Telemóvel: _____

2 - CONDUTOR (se não coincidente)

Nome: _____
Profissão: _____ Telemóvel: _____
Idade: _____ É o condutor habitual da viatura? _____ Tem seguro de carta? _____ Caso afirmativo: Seguradora: _____
N.º apólice: _____



3 - TITULAR DO REGISTO DE PROPRIEDADE (se não coincidente)

Nome: _____
Telemóvel: _____
Morada: _____
C. P. _____

4 - DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DO ACIDENTE

Indique a que velocidade seguia o seu veículo: _____ km/h

5 - Foi levantado auto pelas autoridades? GNR PSP Posto/Brigada/Esquadra de: _____
Alguns dos intervenientes foi submetido ao teste de pesquisa de álcool? _____ Qual? _____
Resultado do teste: _____

SEGURO	Duas rodas <input type="checkbox"/>	6 - DADOS REFERENTES AOS VEÍCULOS	TERCEIRO	Duas rodas <input type="checkbox"/>
Ligeiro <input type="checkbox"/> Pesado <input type="checkbox"/> Particular <input type="checkbox"/> Aluguer <input type="checkbox"/>		Características	Ligeiro <input type="checkbox"/> Pesado <input type="checkbox"/> Particular <input type="checkbox"/> Aluguer <input type="checkbox"/>	
_____		Côr	_____	
_____		Titular do registo de propriedade	_____	
_____		Existiam danos anteriores? Quais	_____	
_____		Pode circular?	_____	
_____		Rebocava atrelado?	_____	
_____		Oficina reparadora	_____	
_____		Endereço e telefone	_____	

7 - OUTROS DANOS MATERIAIS ALÉM DOS CAUSADOS AOS VEÍCULOS IDENTIFICADOS NO Nº 6

Nome e morada dos proprietários: _____
Natureza dos danos: _____

8 - FERIDOS

Nome	_____	_____
Morada	_____	_____
Profissão e idade	_____	_____
Lesões sofridas	_____	_____
Primeiros socorros em	_____	_____
Hospitalizado em	_____	_____
Indique se era	Peão <input type="checkbox"/> Ocupante do veículo <input type="checkbox"/>	Peão <input type="checkbox"/> Ocupante do veículo <input type="checkbox"/>

9 - Os condutores dos veículos, bem como os proprietários dos bens atingidos ou qualquer dos feridos, é parente sócio empregado mandatário do segurado ou do condutor do veículo seguro? Especifique: _____

10 - Pretende formular pedido indemnizatório de lucros cessantes? sim não

11 - LOCAL E DATA DESTA PARTICIPAÇÃO

_____, _____ de _____ de _____

12 - ASSINATURA DO PARTICIPANTE

(1) Sempre que necessário utilizar folha suplementar devidamente assinada

Anexo VI

DADOS DA APÓLICE

DATA E HORA INÍCIO DO SEGURO/ALTERAÇÃO ____/____/____ ____:____:____	DURAÇÃO DO CONTRATO ANO E SEQUINTE	DATA RENOVACÃO ____/____/____
---	---------------------------------------	----------------------------------

PERIODICIDADE DE PAGAMENTO

Anual
 Semestral
 Trimestral
 Mensal*
 * Só por débito em conta

FORMA DE PAGAMENTO

Débito em conta (Preencher a autorização de débito em conta)
 AGENTE
 AGÊNCIA / CT / MB

DADOS DO VEÍCULO

CATEGORIA DO VEÍCULO
 LIGEIRO DE PASSAGEIROS
 MONOVOLUME
 TODO-O-TERRENO
 QUADRICICLO
 LIGEIRO MISTO
 CAMBIETA
 PICK-UP
 AUTOCARAVANA
 MOTOCICLO
 CICLOMOTOR
 MOTO-QUATRO

TIPO DE VEÍCULO
 PARTICULAR
 LEASING/VALD
 3 RODAS
 CARGA

MATRÍCULA - -
 N.º QUADRO

ANO DE FABRICO
 DATA 1.ª MATRÍCULA / /
 VEÍCULO NOVO
 NÃO
 SIM

MARCA
 MODELO
 VERSÃO

CILINDRADA
 POTÊNCIA
 TARA
 PESO BRUTO

TIPO DE CAIXA
 ABERTA
 FECHADA
 LOTAÇÃO
 N.º PORTAS

PROPRIEDADE DO VEÍCULO
 PRÓPRIA
 LEASING
 OUTRA - INDIQUE QUAL

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA CAIXA DE CARGA
 NÃO
 SIM

COMBUSTÍVEL
 GASOLINA
 DIESEL
 HÍBRIDO
 GPL
 OUTRO - INDIQUE QUAL

TIPO DE DESVALORIZAÇÃO
 DE ACORDO COM TABELA DO SEGURODOR
 COTAÇÃO DE MERCADO

VALOR DO VEÍCULO (excluindo extras valorizados separadamente no quadro seguinte) (1)
 COR DO VEÍCULO

EXTRAS A SEGUIR

DESCRIÇÃO	MARCA	MODELO	VALOR A SEGUIR
			50 \$
			50 \$

VEÍCULO ADQUIRIDO COM BENEFÍCIOS FISCAIS
 NÃO
 SIM - INDIQUE O TIPO (O valor a segurar já deverá estar deduzido de benefícios fiscal aplicável)

CIRCULO EM ÁREAS DE ACESSO RESTRITO
 NÃO CIRCULO
 AEROPORTOS COM CRUZAMENTO DE PISTAS
 AEROPORTOS SEM CRUZAMENTO DE PISTAS
 OUTRAS, QUAS?

O VEÍCULO FAZ TRANSPORTE DE MATÉRIAS PERIGOSAS
 NÃO
 APENAS GÁS DOMÉSTICO

ENTIDADE INTERESSADA
 NÃO
 SIM - INDIQUE NOME E LOCALIDADE

EFECTUA SERVIÇO DE REBOQUE
 NÃO
 SIM (Preencher quadro reboques)

(1) Não aplicável aos planos X3 e 2Festas.

REBOQUES (Preencher caso o veículo a segurar faça serviço de reboque)

MATRÍCULA	MARCA	ANO CONSTRUÇÃO	PESO BRUTO (kg)	PRETENDE DANOS PRÓPRIOS PARA O REBOQUE	VALOR SEGURO	FRANQUIA
				<input type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> SIM		
				<input type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> SIM		

SEGURO ANTERIOR

O TOMADOR DO SEGURO TEM OU JÁ TEVE ESTE OU OUTROS VEÍCULOS GARANTIDOS PELO SEGURO OBRIGATÓRIO AUTOMÓVEL?
 NÃO
 SIM

SE SIM, PREENCHA O HISTÓRICO DE SINISTRALIDADE DO VEÍCULO PROPOSTO LOU DOS QUE O ANTECEDERAM

COMPANHIA	MATRÍCULA	N.º DE APÓLICE	DATA INÍCIO DO CONTRATO	DATA TERMO
	-	-	/ /	/ /
	-	-	/ /	/ /
	-	-	/ /	/ /

N.º DE SINISTROS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS
 N.º DE ANOS SEM SINISTROS
 N.º DE ANOS COM SEGURO

DATA DOS SINISTROS OCORRIDOS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS (1)

(1) Sinistros com responsabilidade do Condutor de veículos seguros nas apólices acima indicadas e afectando a cobertura de Responsabilidade Civil e Choque, Colisão ou Capotamento.

DADOS PESSOAIS E DECLARAÇÕES

DADOS PESSOAIS
 Os dados pessoais constantes deste documento serão processados e armazenados informaticamente pelo Segurador e destinam-se ao seu uso exclusivo, no âmbito das relações pré-contratuais ou decorrentes do contrato ou operação celebrados com os seus clientes, incluindo as suas renovações. Os dados serão conservados de forma a permitir a identificação dos titulares até que tenham cessado definitivamente estas relações.
 O titular terá livre acesso aos seus dados pessoais, com uma periodicidade não inferior a um ano desde a recolha ou primeiro acesso, desde que o solicite por escrito, podendo rectificar os dados incorrectamente recolhidos, nos termos da lei.
 Os dados poderão ser fornecidos às autoridades judiciais ou administrativas, desde que em cumprimento de obrigação legal a cargo do Segurador.
 O titular dos dados autoriza o Segurador, salvo declaração expressa em contrário no quadro de observações, a:
 a) fornecer os seus dados a empresas do Grupo do qual o Segurador faz parte, sendo assegurada a sua confidencialidade, utilização em função do objecto social dessas empresas e compatibilidade com os fins de recolha;
 b) provider a recolha de dados pessoais complementares junto de Organismos Públicos, empresas especializadas e outras entidades privadas, sendo em vista a confirmação ou complemento dos elementos recolhidos necessários à gestão da relação contratual.
 O efectuar, se assim o entender, o registo magnético das chamadas telefónicas que forem realizadas, no âmbito da relação contratual ora proposta, quer durante a vigência do mesmo, e bem assim a proceder à sua utilização para quaisquer fins lícitos, nomeadamente, para execução dos serviços contratados, para melhoramento e controlo dos mesmos e controlo de custos de prova.

OBSERVAÇÕES

DECLARAÇÕES
 Declaro que me foram prestadas as informações pré-contratuais legalmente previstas, tendo-me sido entregue, para o efeito, o documento respectivo, para delas tomar integral conhecimento, e bem assim que me foram prestados todos os esclarecimentos de que necessitava para a compreensão do contrato, nomeadamente sobre as garantias e exclusões, sobre cujo âmbito e conteúdo ficou esclarecido.
 Declaro, ainda, ter sido informado pelo Segurador do dever de me consultar com entidades todas as circunstâncias que confira e sucessivamente devesse ter por significativas para a apreciação do risco, bem como das consequências do incumprimento de tal dever.
 Declaro, também, que isto o meu acordo a que as Condições Gerais e Especiais, se as houver, aplicáveis ao contrato me sejam entregues no ato da internet indicado nas Condições Particulares.
 Declaro, igualmente, que o(s) veículo(s) segurado(s) cumprem(as) as exigências legais em matéria de inspeções periódicas e que não efectuari(m) transporte de passageiros na caixa de carga, nem efectuari(m) transporte remunerado de pessoas ou mercadorias, transporte de matérias perigosas ou transporte internacional.

Local e data _____ de _____ de _____

Assinatura do Titular do Seguro/Responsável _____
 (Sempre que o Titular do Seguro se trate de uma Pessoa Colectiva é necessário a aplicação do carimbo da Empresa sobre isto assinatório)

RESERVADO AOS SERVIÇOS DA COMPANHIA

VISTORIA DO VEÍCULO - Vistoria obrigatória para efeitos das coberturas de danos no veículo seguro e/ou coberturas complementares, de acordo com a política de subscrição em vigor.

QUALIDADE EM QUE FAZ A VISTORIA MEDIADOR EMPREGADO DATA DE VISTORIA / / HORA DA VISTORIA / ASSINATURA

N.º DE MOTOR Nº DE QUADRO / CHASSIS

DECLARO QUE O VEÍCULO QUE SE PRETENDE SEGURAR FOI POR MM VISTORIADO, TENDO VERIFICADO QUE:

O VEÍCULO APRESENTA A SEGUINTE QUILOMETRAGEM _____ KMS O VEÍCULO NÃO APRESENTA DANOS

O VEÍCULO APRESENTA OS(S) EXTRA(S) DECLARADO(S) O VEÍCULO APRESENTA OS SEGUINTE(S) DANOS _____

DOCUMENTOS VERIFICADOS	VISTO
CERTIFICADO DE TÁRIFAÇÃO (ANEXAR)	<input type="checkbox"/>
SEGURNET	<input type="checkbox"/>
TÍTULO DE REGISTO DE PROPRIEDADE	<input type="checkbox"/>
DOCUMENTO ÚNICO AUTOMÓVEL	<input type="checkbox"/>
DECLARAÇÃO DE COMPRA E VENDA	<input type="checkbox"/>
DOCUMENTO PROVISÓRIO PASSADO PELA CONSERVATÓRIA DO REGISTO AUTOMÓVEL, ONDE CONSTE QUE FOI SOLICITADA A TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE	<input type="checkbox"/>
DECLARAÇÃO DE VENDA DO STAND	<input type="checkbox"/>
COMPROVATIVO DE INSPECÇÃO PERIÓDICA OBRIGATÓRIA	<input type="checkbox"/>

OBSERVAÇÕES

BÓNUS TÉCNICO _____ DESCONTO COMBINADO _____ DESCONTO COMERCIAL _____

IDENTIFICAÇÃO DO EMPREGADO OU MEDIADOR QUE VERIFICOU OS DOCUMENTOS

NOME _____ NÚMERO _____

AUTORIZAÇÃO DE DÉBITO EM CONTA

TITULAR DA CONTA	BANCO
MORADA	BALCÃO
LOCALIDADE	LOCALIDADE
CODIGO POSTAL	

Exmos. Senhores,

Por débito da minha / nossa conta n.º _____ (Transcrever da zona inferior esquerda do cheque) _____ (Zona interbancária) _____ (Número de conta) _____ (NIB) _____ (quem proceder ao pagamento dos prémios de seguro)

apresentados pela Império Bonança - Companhia de Seguros, S.A.

Local e data _____ Assinatura do titular da conta _____

