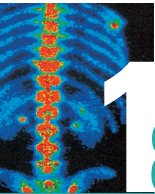


REVISTA PORTUGUESA

do **Dano**

**Corporal**



**18**

Nov. 2008 • ANO XVII • N.º 18

Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
al Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
al Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
al Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
al Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
al Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal  
do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal Revista Portuguesa do Dano Corporal

**APADAC**  
ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA  
DE AVALIAÇÃO  
DO DANO CORPORAL

INSTITUTO NACIONAL  
DE MEDICINA LEGAL, I.P.  
*DELEGAÇÃO DO CENTRO*



# A actualização do sistema de indemnização nos acidentes de viação. Uma reforma necessária?

J. Alvarez Quintero<sup>1</sup>, M. João Sales Luis<sup>2</sup>

Neste artigo, que teve por base as apresentações<sup>3</sup> realizadas para divulgar o novo regime de indemnização<sup>4</sup> nos acidentes de viação, tentaremos demonstrar que a reforma do sistema era necessária e oportuna. Não duvidamos que vai permitir indemnizar as vítimas de forma mais célere, e transparente, propiciando uma mais justa distribuição dos valores indemnizatórios, beneficiando tanto as vítimas com lesões mais graves como as de menores rendimentos.

Em nossa opinião, o novo sistema indemnizatório português adequa-se melhor à Resolução (75) 7 aprovada pelo Conselho de Ministros da União Europeia em 1975<sup>5</sup>, Resolução que define os princípios de compensação dos danos corporais no espaço comunitário e que, decorridos mais de 35 anos desde a sua aprovação, continua a ser de referência obrigatória nesta matéria.

Em conclusão, que nos permitimos adiantar, diremos que o novo regime ajudará a vencer o atraso histórico de Portugal na adaptação da legislação do seguro obrigatório às necessidades das vítimas de acidentes de viação.

## 1. O seguro obrigatório em Portugal

O seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel foi instituído em Portugal em 1979, pelo DL 408/79 de 25 de Setembro. Dinamarca, Finlândia

---

<sup>1</sup> Administrador das Companhias de Seguros Fidelidade-Mundial, Império-Bonança e Multicare e Presidente da Comissão Técnica Automóvel da APS

<sup>2</sup> Administradora da Companhia de Seguros Multicare e ex-Directora da Direcção de Sinistros Automóvel da Império-Bonança e Fidelidade-Mundial

<sup>3</sup> 7º Congresso Nacional de Medicina Legal, Tomar, 7-8 Novembro de 2008; Seminário Peopil, Porto, 3 Outubro de 2008 e Jornadas'08 da APS de 9 de Outubro de 2008

<sup>4</sup> Decreto-Lei 291/2007 de 21 de Agosto; Portaria 377/2008 de 26 de Maio

<sup>5</sup> Council of Europe. Committee of Ministers Resolution (75) 7 On compensation for physical injury or death adopted on 14 March 1975 at the 233rd meeting of the Minister's Deputies

Suécia, Alemanha e o Reino Unido, entre outros, já o tinham feito antes da II Guerra Mundial. Em 1958 foi introduzido em França, e já nos anos 60 a Espanha (1968) e a Itália (1969) tinham seguido o exemplo.

Em 1980, pela primeira vez muitas famílias, das 2.262 vítimas mortais de acidentes de trânsito naquele ano<sup>6</sup>, tiveram uma lei que lhes permitia reclamar a compensação dos danos sofridos a um devedor solvente. Circulavam já mais de 2.000.000 de veículos e o país apresentava rácios de sinistralidade rodoviária incomparavelmente piores do que outros países com legislações mais avançadas em matéria de protecção às vítimas.

Cinco anos depois, em 1985, pelo DL 522/85 de 31 de Dezembro, o seguro obrigatório passou a garantir capitais mínimos e foi alargado a todos os ocupantes do veículo que não tivessem relação familiar com o condutor, o proprietário ou o tomador do seguro.

Teremos de esperar mais de 20 anos para que os capitais mínimos do seguro obrigatório fossem actualizados e estabelecidas novas regras para simplificar e agilizar os processos de reclamação de danos e de indemnização. A directiva 2005/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Maio de 2005 serviu de base a este movimento de modernização.

## 2. O seguro obrigatório no direito comparado

Esta inércia contrasta com a evolução da responsabilidade civil automóvel no direito comparado. Na verdade, a maioria dos países europeus tem adaptado o instituto de responsabilidade civil às características próprias da compensação de danos emergentes dos acidentes de viação, trilha que logo tem sido seguido para a cobertura de outros riscos próprios da sociedade actual.

A primeira característica, que consideramos própria da compensação de danos emergentes de acidentes de viação, é a transferência obrigatória do risco individual para o seguro, seja privado ou público. Esta transferência de responsabilidade é uma garantia para as vítimas de que receberão as indemnizações a que têm direito, ainda que arraste como consequência a anulação da penalização do lesante, implícita no instituto de responsabilidade civil, que deveria ver afectado o seu património pela indemnização devida à vítima (consequência idealmente vantajosa no plano da prevenção geral ou especial).

A segunda característica, consequência da anterior, reside na circunstância do custo das indemnizações ser um custo suportado pela comunidade de tomadores de seguro, comunidade que pela sua dimensão – praticamente todas as famílias portuguesas têm um ou mais veículos – o transforma

---

<sup>6</sup> Direcção Geral de Viação. Observatório de Segurança Rodoviária