

Linhas gerais

Convenção sobre a Lei Aplicável a Acidentes de Trânsito, concluída na Haia, em 4 de maio de 1971

Introdução

Os acidentes rodoviários constituem uma das maiores fontes de obrigações extracontratuais no mundo inteiro. O aumento do tráfego e dos transportes transfronteiriços levam a um número, cada vez maior, de acidentes de viação que incluem elementos internacionais. Os acidentes rodoviários apresentam duas características dignas de nota: são resolvidos, provavelmente em 99% dos casos, (1) fora do sistema judicial, (2) através da atividade das seguradoras em particular e, muitas vezes, através de acordos internacionais¹. De forma a resolver questões relacionadas com a responsabilidade, com a existência, com os tipos e com a extensão dos danos, bem como com a aplicabilidade das regras de prescrição e caducidade, é essencial que se consiga determinar *ex ante* e com certeza qual a lei aplicável nestes casos.

Objetivo da Convenção

A *Convenção sobre a Lei Aplicável a Acidentes de Trânsito, concluída na Haia, em 4 de Maio de 1971* ("Convenção sobre Acidentes Rodoviários"), foi elaborada tendo em conta esta realidade. Um dos seus objetivos principais é proporcionar regras claras, precisas e fáceis de aplicar na determinação da lei aplicável quando acontece um acidente de viação, de forma a servir os interesses de todas as partes envolvidas e, em particular, os interesses da vítima. A vítima tem todo o interesse em saber, com segurança e imediatamente após o acidente, qual a lei aplicável às questões sobre responsabilidade e sobre danos, para que estas não fiquem sujeitas a processos judiciais prolongados. Tal serve, também, os interesses das seguradoras que podem, assim, evitar as custas judiciais. Por outro lado, isto resulta em prémios de seguros mais baixos, o que é do agrado de todos.

A Convenção tem na sua base uma proposta do Reino Unido, feita na Décima Sessão da Conferência da Haia (1964), no sentido de colocar na agenda da Conferência². as questões relacionadas com a lei aplicável à responsabilidade extracontratual e às infrações.

¹ As seguradoras desempenham um papel muito importante nos acidentes rodoviários (internacionais). Os seguros de acidentes rodoviários internacionais funcionam de acordo com determinadas instrumentos jurídicos, como o Acordo Comum (1989), que tornou possível a carta verde, como as Diretivas da União Europeia sobre acidentes rodoviários e como o Acordo Multilateral de Garantia de 1991. Juntos, aboliram o controlo da carta verde nas fronteiras.

² No seu Memorando sobre a responsabilidade civil em Direito Internacional Privado, o Professor Dutoit, em nome do Secretariado Permanente da Conferência da Haia concluiu que, embora seja difícil para a Conferência elaborar uma convenção geral sobre a lei aplicável à responsabilidade civil à luz da enorme variedade de sistemas jurídicos, podia ser exequível elaborar instrumentos específicos sobre acidentes de trânsito e sobre a responsabilidade pelos produtos. Esta análise foi aceite pelos especialistas e pelos governos, tendo como resultado duas convenções; uma, sobre acidentes de trânsito, assinada em 1971 e outra, relativa à responsabilidade de produto, a *Convenção sobre a lei aplicável à responsabilidade de produto, concluída na Haia, em 2 de Outubro de 1973*. A Conferência tem, também, em agenda uma convenção geral sobre a responsabilidade civil por danos ambientais.

A Convenção preocupa-se em enquadrar o acidente no sistema jurídico correto, de forma a que *todas* as partes envolvidas possam alcançar um resultado justo. No entanto, neste contexto, a proteção da vítima continua a ser uma preocupação geral e específica da Convenção.

Que tipos de acidentes rodoviários se encontram abrangidos pela Convenção?

Embora a Convenção trate apenas de acidentes de trânsito - e não, por exemplo, de questões de responsabilidade pelo produto, ou da responsabilidade dos pais para com os filhos, ou de responsabilidades contratuais - a variedade e o número de questões que abrange são, ainda, elevados. O termo "veículos" - como meio de transporte - pode incluir, para além dos suspeitos do costume, carros e camiões, comboios, autocarros, cavalos e esquis. O local do acidente pode ser uma via pública, uma unidade industrial ou um parque de campismo. As pessoas envolvidas podem ser, para além do motorista e dos passageiros, o dono do carro e as pessoas no exterior do veículo.

Elementos de conexão para determinar a lei aplicável em caso de um acidente de trânsito

A Convenção prevê, para além da sua regra principal - a lei do local do acidente - subcategorias de regras, com base na *matrícula do veículo e da residência habitual das pessoas envolvidas*, para determinados grupos específicos de situações que se encontram mais relacionados com determinado fator jurídico diferente e que é considerado mais relevante do que lugar do acidente. Para estes grupos, a Convenção resolve a questão da lei aplicável a qualquer situação relevante. Além disso, a Convenção assegura que, regra geral, a vítima tenha o direito de *ação direta contra a companhia de seguros* da pessoa responsável.

Quando é que se aplica a Convenção relativa aos Acidentes de Trânsito? Regra principal: artigo 3.º

As regras da Convenção têm um âmbito geral e independente, quer se aplique a lei de um Estado Contratante ou não. Assim, é possível lidar com os acidentes de trânsito independentemente do local onde ocorram. A principal regra da Convenção consta do artigo 3.º: a lei aplicável é a lei interna do Estado onde aconteceu o acidente. Geralmente, o local é fácil de determinar. Se, ao abrigo da lei do local do acidente a vítima não tiver direito de ação direta contra a companhia de seguros da pessoa responsável, a vítima pode, no entanto, exercer esse direito se ele existir ao abrigo da lei aplicável ao contrato de seguro.

Em determinadas situações, a lei do local do acidente tem menos relação com o caso do que um outro fator ligado a outro sistema jurídico. Os artigos 4.º e 5.º preveem determinadas categorias de situações: o artigo 4.º diz respeito a danos causados a pessoas e a veículos e o artigo 5.º a outros tipos de danos materiais. Como a realidade dos acidentes rodoviários transfronteiriços é bastante complexa, as disposições são bastante detalhadas para que a certeza jurídica *ex ante* seja possível.

Regra especial: artigo 4.º (Dano causado a pessoas e a veículos)

O artigo 4.º pode ter como efeito a não aplicação da lei do local do acidente com base em dois critérios: (1) se um ou mais veículos estiverem envolvidos, e (2) se as pessoas envolvidas forem (a) o dono, a pessoa em controlo do veículo ou o condutor, (b) um passageiro, ou (c) uma pessoa no exterior do veículo. Por exemplo, se um carro registado na Bélgica vai contra uma árvore em França, a responsabilidade do condutor em relação ao passageiro será, em princípio, determinada de acordo com a lei belga. Neste caso, a lei do

local do acidente (França) não é tão benéfica para o passageiro como é a lei do Estado de matrícula do carro (Bélgica). É, também, provável que seja este o Estado onde tanto o condutor como a vítima vivem, ou onde o contrato de seguro foi feito e onde a companhia de seguros exerce a sua atividade e até, se o carro tiver sido alugado ou estiver em regime de locação, pode ser, ainda, o local onde o carro foi alugado.

Só quando a vítima tem a sua residência habitual no local do acidente (França), é que a Convenção prevê a aplicação da lei desse lugar, o que, mais uma vez, beneficia a vítima. Por outro lado, se o mesmo carro tiver causado danos a uma pessoa no exterior do veículo que, por norma, não tem qualquer relação com o carro e com os seus ocupantes, a lei aplicável à reclamação desta pessoa é a lei francesa (lei do local do acidente), a não ser que ela viva na Bélgica.

Quando um ou mais carros, registados na Alemanha, têm um acidente na Bélgica, a Convenção prevê que seja a lei alemã a determinar a responsabilidade para com os passageiros – exceto se o passageiro reside na Bélgica: neste caso, para este passageiro, será aplicável a lei belga. Esta regra tem sido útil, nomeadamente, em situações em que os trabalhadores se deslocam em colunas de carros de, e para, os seus países de origem durante as férias. O recurso à lei do local da *matrícula do veículo* como elemento de conexão resulta, regra geral, na coincidência das leis aplicáveis – à reclamação e ao contrato de seguro – o que garante uma cobertura maior do seguro.

Regra especial: artigo 5.º (Danos materiais)

O artigo 5.º diz respeito a danos materiais. Ao abrigo dos artigos 3.º e 4.º, aos bens pertencentes ao passageiro aplica-se o mesmo regime que se aplica ao passageiro. Estes artigos determinam também a responsabilidade pelos outros bens existentes no veículo. A responsabilidade pelos bens no exterior do veículo é, em princípio, determinada pela lei do local do acidente (ver exceções do artigo 4.º).

Proteção da vítima

É importante notar que, se houver mais do que uma vítima, a responsabilidade por cada uma delas é determinada separadamente. A vantagem é as vítimas não terem de se preocupar com o facto de outras pessoas também terem sofrido danos. Por outro lado, será só uma lei a determinar a responsabilidade de todas as pessoas responsáveis, se houver mais do que uma, o que simplifica a determinação da lei aplicável. E, mais uma vez, se a lei do local da matrícula não prever o direito de ação direta contra a companhia de seguros da pessoa responsável, a vítima pode sempre ter esse direito se a lei do local do acidente ou a lei que regula o contrato do seguro o preverem.

Relatório explicativo; e mais de 30 anos de doutrina e jurisprudência

Para além do Relatório Explicativo elaborado pelo juiz suíço Essén, ao longo dos últimos trinta anos, a doutrina e a jurisprudência têm ajudado – inevitavelmente – a decidir muitas questões pendentes, incluindo a questão – não tratada expressamente pela Convenção – de as partes poderem escolher uma lei diferente da designada pela Convenção. A ideia geral é que elas *podem* mesmo *fazê-lo*.

Alto nível de previsibilidade atrai os Estados

A Convenção provou a sua utilidade desde que entrou em vigor no plano internacional há trinta anos e tem continuado a atrair novos Estados Partes. Na União Europeia, doze Estados, Áustria, Bélgica, a República Checa, a França, a Letónia, a Lituânia, o Luxemburgo, os Países Baixos, a Polónia, a Eslováquia, a Eslovénia e a Espanha são Partes da Convenção; Portugal assinou, mas não ratificou o instrumento. Para além disso, são Partes da Convenção os seguintes países: a Bielorrússia, a Bósnia e Herzegovina, a Croácia, a Antiga República Jugoslava da Macedónia, a Sérvia, o Montenegro e a Suíça. A

uniformidade do regime é importante face à circulação de trânsito, incluindo os que vêm da Europa Ocidental e Central para as regiões do Mediterrâneo Oriental e Meridional e vice-versa.

A Convenção foi aberta à assinatura de todos os Estados, Membros da Conferência da Haia aquando da sua XI Sessão (1968), e a acessão por todos os outros Estados. O alto nível de previsibilidade *ex ante* das regras da Convenção ajuda a evitar a litigância, facilita acordos extra judiciais, reduz significativamente os custos individuais e sociais e contribui para a equidade e justiça em muitos casos.