

REPÚBLICA DE



CABO VERDE



BOLETIM OFICIAL

PREÇO DESTE NÚMERO: 24\$00

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional, na cidade de Praia.

O preço dos anúncios é de 10\$ a linha. Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas ou com tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 40%.

Não serão publicados anúncios que não tenham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.

| ASSINATURAS | | Ano | Semestre |
|-------------------------------|-----|---------|----------|
| Para o País | ... | 500\$00 | 380\$00 |
| Para o estrangeiro | ... | 900\$00 | 740\$00 |
| AVULSO: por cada duas páginas | | 4\$00 | |

Os períodos de assinatura contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.

Todos os originais com destino ao Boletim Oficial devem ser enviados à Administração da Imprensa Nacional até às 16 horas da Quinta-feira de cada semana.

Os que o forem depois da data fixada não carão para o número da semana seguinte.

Os originais dos vários serviços públicos deverão conter a assinatura do chefe, autenticada com o respectivo selo branco.

2.º SUPLEMENTO

SUMARIO

CONSELHO DE MINISTROS:

Decreto-Lei n.º 87/78:

Cria comissões de arbitragem de acidentes de viação.

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 87/78

de 22 de Setembro

Tornando-se necessário dar rápida, eficaz e equitativa solução aos diferendos consequentes de acidente de viação, quando em discussão estejam apenas danos patrimoniais em coisas ou animais;

No uso da faculdade conferida pelo n.º 4 do artigo 15.º da Lei sobre a Organização Política do Estado, de 5 de Julho de 1975, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São criadas as Comissões de Arbitragem de Acidentes de Viação, também designadas por Comissões de Arbitragem.

Art. 2.º As Comissões de Arbitragem funcionarão na sede dos Tribunais Regionais de Sotavento e Barlavento, sendo compostas por:

- Um magistrado judicial;
- um representante do Serviço Nacional de Viação;
- Um técnico de reparação automóvel das Oficinas do Estado.

Art. 3.º Compete à Comissão de Arbitragem decidir dos diferendos que oponham segurados e/ou terceiros ao Instituto de Seguros e Previdência Social, adiante designado Instituto, ou segurados entre si, em questões sobre danos em coisas ou animais, consequentes de acidentes de viação, com exclusão das lesões corporais, e nomeadamente:

- decidir da existência, caracterização e natureza do acidente como de viação, bem como da sua cobertura pelo seguro;
- decidir sobre as responsabilidades implicadas no acidente;
- Decidir sobre o nexo da causalidade entre o acidente e os danos;
- Decidir sobre o montante dos danos.

Art. 4.º Os árbitros decidirão colectivamente, tendo em atenção os preceitos legais e técnicos e os critérios da Tabela Prática anexa.

Art. 5.º No choque entre veículos e nos casos em que os prejuízos de cada um deles não excedam, previsivelmente, 5 000\$00, a questão será decidida mediante a aplicação rigorosa da Tabela Prática, independentemente de quaisquer outras considerações sobre as circunstâncias do acidente.

Art. 6.º — 1. No Instituto funcionarão as secretarias das Comissões de Arbitragem.

2. O segurado ou terceiro que solicite a arbitragem deverá dirigir às Secretarias das Comissões de Arbitragem carta registada fundamentando o seu pedido, acompanhada dos elementos de prova que tenha em seu poder e eventual rol de testemunhas.

Art. 7.º — 1. No prazo de 5 dias sobre a data da notificação para o fazer, o Instituto remeterá à Secretaria cópias dos documentos em seu poder acompanhadas de memorando justificativo da sua posição e dos elementos de prova, incluindo rol de testemunhas.

2. As Secretarias remeterão aos árbitros todos os documentos recebidos no prazo de 3 dias.

Art. 8.º As Comissões de Arbitragem ordenarão as diligências que acharem necessárias à decisão da causa, podendo as testemunhas ser ouvidas por deprecada.

Art. 9.º São dispensados os elementos de prova nos casos previstos no artigo 5.º

Art. 10.º — 1. A decisão deverá ser proferida dentro do prazo de 20 dias após a recepção da documentação pelos árbitros.

2. O prazo a que se refere o n.º 1 pode ser prorrogado uma vez, por igual período, se tal se tornar necessário ao cumprimento das diligências previstas no artigo 8.º

Art. 11.º — 1. As decisões serão tomadas por maioria de votos, sendo um dos árbitros relator.

2. O relator será designado por escala rotativa, a determinar por escrito, na primeira sessão de cada ano civil.

3. Sendo vencido, o árbitro designado como relator, esta função incumbirá ao árbitro imediatamente a seguir na escala.

4. O árbitro vencido poderá fazer exarar na decisão a declaração de voto.

Art. 12.º As Secretarias notificarão as partes da decisão das Comissões de Arbitragem, por carta registada.

Art. 13.º Das decisões das Comissões de Arbitragem sobre questões de valor superior a 20 000\$, cabe recurso a interpor no prazo de 8 dias, mediante requerimento fundamentado, para o Conselho Nacional de Justiça, que se pronunciará definitivamente, no prazo de 20 dias.

Art. 14.º As decisões a que se referem os artigos 11.º e 12.º, quando transitadas em juízo, têm força de título executivo.

Art. 15.º As questões abrangidas pelo âmbito do presente decreto-lei não são aplicáveis as disposições do Código do Processo Civil.

Art. 16.º O presente decreto-lei não é aplicável aos danos objecto de participação crime.

Art. 17.º O pedido de arbitragem é equiparado à interposição da acção civil para os efeitos do artigo 30.º, § 1.º, do Código do Processo Penal.

Art. 18.º Este decreto-lei entra em vigor no dia 1 de Outubro de 1978.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

Pedro Pires — Osvaldo Lopes da Silva — Carlos Reis — Herculano Vieira — João Pereira Silva — Silvino Lima — David Almada.

Promulgado em 9 de Agosto de 1978.

Publique-se.

O Presidente da República, ARISTIDES MARIA PEREIRA.

Para ser presente à Assembleia Nacional Popular.

Tabela prática da comissão de arbitragens

DEFINIÇÕES

Faixa de rodagem

Toda a largura da estrada destinada à circulação de veículos automóveis num e noutro sentido.

Linha de trânsito

Cada uma das subdivisões da faixa de rodagem destinada a uma única fila de veículos.

Eixo médio

Ponto demarcado ou imaginário que divide a faixa de rodagem em duas partes iguais.

Se, todavia, houver uma fila de carros estacionados e o centro da faixa de rodagem não se encontrar demarcado por traço contínuo, o eixo médio será a linha imaginária que divide o espaço livre em duas partes iguais.

Ponto de colisão

Parte do veículo que primeiro sofreu o contacto com o veículo contrário

Terços dianteiro, lateral e traseiro

Determina-se cada uma destas partes dividindo o comprimento do veículo por 3.

Veículo atrelado a um tractor

O conjunto assim formado será tido como um único veículo. Para efeito da aplicação da «TABELA» apenas o tractor será considerado. O embate no veículo rebocado será tido como sendo no terço traseiro.

CASO 1. A responsabilidade de Y — que, por não ter parado no espaço livre visível à sua frente, embateu na retaguarda de X — é total. A alegação de que X recuou só será considerada relevante quando existir prova bastante de se ter verificado o facto alegado.

Existindo prova de que X recuou aplicar-se-á o CASO 22.

Aplica-se igualmente aos *choques em cadeia*. Mas abrangerá tão-somente 3 veículos sucessivos (A, B e C) e, aquando da sua aplicação, deve ter-se em conta que:

1.º Se devido ao embate de A na retaguarda de B, este for projectado contra C antes de prévio contacto destes, aquele responderá pelos seguintes prejuízos:

- 100% de A;
- 100% de B;
- 100% da retaguarda de C.

2.º Se a *projectção* de B contra C ocorrer depois de prévio contacto destes a responsabilidade de A circunscrever-se-á a:

- 100% dos danos de A;
- 100% dos danos da retaguarda de B;
- 20% dos danos da frente de B;
- 20% dos danos da retaguarda de C.

Considerar-se-á que houve *projectção* apenas quando exista prova suficiente deste facto (a confissão espontânea do condutor de A de que houve *projectção* constitui prova bastante).

Nota: Teve-se em conta que o agravamento dos danos imputável a *projectção* é, geralmente, pouco significativo (o primeiro embate implica, só por si, quase sempre, trabalhos de chapeiro e de pintura, substituição da grelha, faróis, farolins, etc.).

CASO 2. Aplica-se quando haja prova bastante de que ambos os veículos circulavam na mesma fila. Havendo dúvidas, a responsabilidade será repartida em partes iguais.

CASO 3. Aplica-se quando X e Y, sem qualquer deles haver mudado de fila, colidem lateralmente.

Nele se enquadram as ultrapassagens pela esquerda, fora de cruzamento, desde que não haja mudança de fila nem exista sinal de interdição de ultrapassagem. Estando a ultrapassagem interdita, aplicar-se-á o CASO 24.

CASO 4. Aplica-se independentemente de a via possuir uma ou mais linhas de trânsito, demarcada ou não, em cada sentido.

Se subsistirem dúvidas quanto a ter havido ou não mudança de linha de trânsito aplicar-se-á o CASO 3.

CASO 5. Se o ponto de colisão sobre Y se situar na lateral, considerar-se-á que os veículos circulavam em filas diferentes mesmo que instantes antes do contacto entre si já ocupassem a mesma fila.

CASO 6. Havendo dúvida sobre a posição dos veículos aquando da viragem de X, a responsabilidade será repartida em partes iguais.

CASO 7. A mudança de direcção para a esquerda integra riscos que muitas vezes, não são tidos em conta pelo condutor que a efectua; a ultrapassagem no cruzamento, salvo quando este oferece boa visibilidade, está interdita.

A repartição da responsabilidade em partes iguais mostra-se medida equilibrada.

CASO 8. Os riscos que a saída do estacionamento arrasta consigo exigem do condutor que a pratica as maiores cautelas.

A responsabilidade de Y, independentemente dos pontos de contacto, é total.

CASO 9. Aplica-se quando a posição dos veículos relativamente ao eixo médio se encontrar bem determinada. Havendo dúvida aplicar-se-á o CASO 10.

NOTA: A simples circunstância de a largura máxima de um veículo ser superior a 50% da faixa de rodagem constitui prova bastante de que no momento da colisão ocupava parte da metade esquerda.

Mas é evidente que, circulando tal veículo o mais possível encostado à direita, não está em transgressão.

Por conseguinte, aquando da aplicação da «TABELA», importa ter em conta o disposto nos artigos 5.º e 9.º do Código da Estrada.

CASO 10. Aplica-se sempre que não seja possível determinar com rigor a posição dos veículos relativamente ao eixo médio.

CASO 11. Não será possível garantir que o acidente igualmente se registaria com X a circular na sua mão. X deve suportar, por isso, metade da responsabilidade.

Se não ficar provado que X circulava fora de mão, aplicar-se-á o CASO 12.

CASO 12. A regra geral sobre prioridade de passagem é de que a tem o veículo da direita.

Em princípio, pois, a responsabilidade recai sobre Y. Se, porém, X tiver incorrido na sanção prevista no n.º 5 do artigo 8.º do Código da Estrada e o facto se encontrar suficientemente provado, a responsabilidade será repartida em partes iguais.

CASO 13. O direito de prioridade assenta numa medida de prudência — tanto o condutor da esquerda como o da direita devem aproximar-se do cruzamento com as devidas cautelas.

Dois teorias, hoje em desuso, procuraram construir um critério a partir da posição relativa dos veículos em presença — a teoria do eixo médio e a teoria da simultaneidade. Mas actualmente encontra-se consagrada a teoria da primazia do direito de prioridade — a circunstância de o veículo da esquerda ser colidido no terço traseiro não afasta, em princípio, a responsabilidade do seu condutor.

CASO 14. Segundo o n.º 3 do artigo 5.º do Código da Estrada, os veículos devem circular o mais próximo possível das bermas ou passeios situados à sua direita. Exceptuam-se os casos em que, no mesmo sentido, sejam possíveis duas ou mais filas de trânsito, desde que não haja lugar na fila mais à direita ou tenham de utilizar a esquerda para ultrapassar ou mudar de direcção.

O estacionamento de veículos sobre a placa central reduz grandemente o ângulo de visibilidade. O facto de um veículo rodar encostado à esquerda, sem necessidade, tem sido, frequentemente, causa de acidentes. Se estiver suficientemente demonstrado que a parte direita da faixa de rodagem estava disponível e X não mudava de direcção para a esquerda, a responsabilidade deve ser repartida em partes iguais.

CASO 15. Hipótese semelhante à do CASO 12, como ele contemplada no artigo 8.º, n.º 2, alínea a), do Código da Estrada. A responsabilidade é total de Y.

CASO 16. Os comentários feitos no CASO 13 ajustam-se inteiramente a este.

CASO 17. Aplica-se quando os pontos de contacto forem o terço traseiro de X e o terço dianteiro de Y.

Se as linhas de trânsito se encontrarem demarcadas e tiver havido mudança de fila, aplicar-se-á, por analogia, o CASO 4.

CASO 18. Aplica-se aos outros acidentes ocorridos quando ambos os veículos circulem na praça em sentido giratório. Se as linhas de trânsito se encontrarem demarcadas e tiver havido mudança de fila, aplicar-se-á, por analogia, o CASO 4.

CASO 19. Aplica-se quando a entrada na praça não esteja precedida do sinal de Stop, do sinal de aproximação de estrada com prioridade ou de semáforos. Havendo um dos referidos sinais, funcionará o CASO 21.

CASOS 20 E 21. Sancionam uma interdição imperativa e absoluta. Não há necessidade de ter em conta o ponto de colisão, nem a posição dos veículos relativamente ao eixo médio das vias de que provêm.

Quando for impossível demonstrar que um dos veículos transpôs um sinal luminoso vermelho, a responsabilidade será repartida por ambos em partes iguais.

CASO 22. Aplica-se, nomeadamente, quando um veículo toma ou deixa o estacionamento em manobra de marcha-atrás. Se ambos os veículos efectuarem manobras semelhantes, a responsabilidade será repartida em partes iguais.

CASO 23. Não interessa conhecer o ponto de colisão. A responsabilidade de Y será sempre total.

CASO 24. Sanciona uma interdição imperativa e absoluta. A responsabilidade de Y está sempre inteiramente comprometida.

CASO 25. Numa via de sentido duplo, com uma ou duas linhas de trânsito não demarcadas em cada sentido, a ultrapassagem pela direita só é permitida quando X assinala a mudança de direcção para a esquerda e deixe à sua direita espaço suficiente para Y passar.

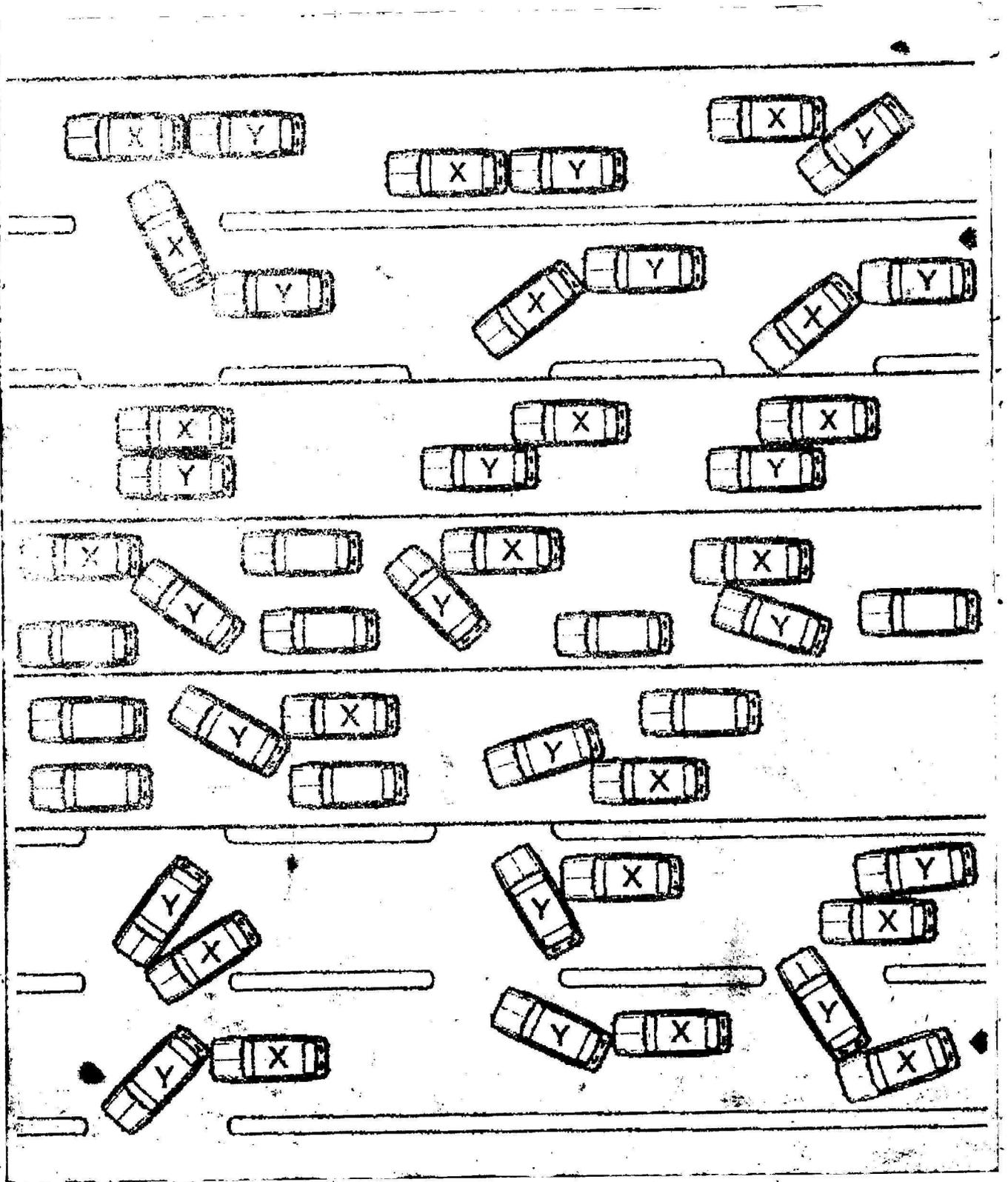
A menos que seja feita prova de que X, nas condições acima referidas, ia mudar de direcção para a esquerda, a responsabilidade de Y é total. Produzindo-se prova de que X tomou a parte esquerda, da via e virou depois à direita no preciso momento em que ia ser ultrapassado por este lado, a responsabilidade ser-lhe-á inteiramente imputada.

CASO 26. A abertura da porta constitui criação de um risco. A responsabilidade de Y é total.

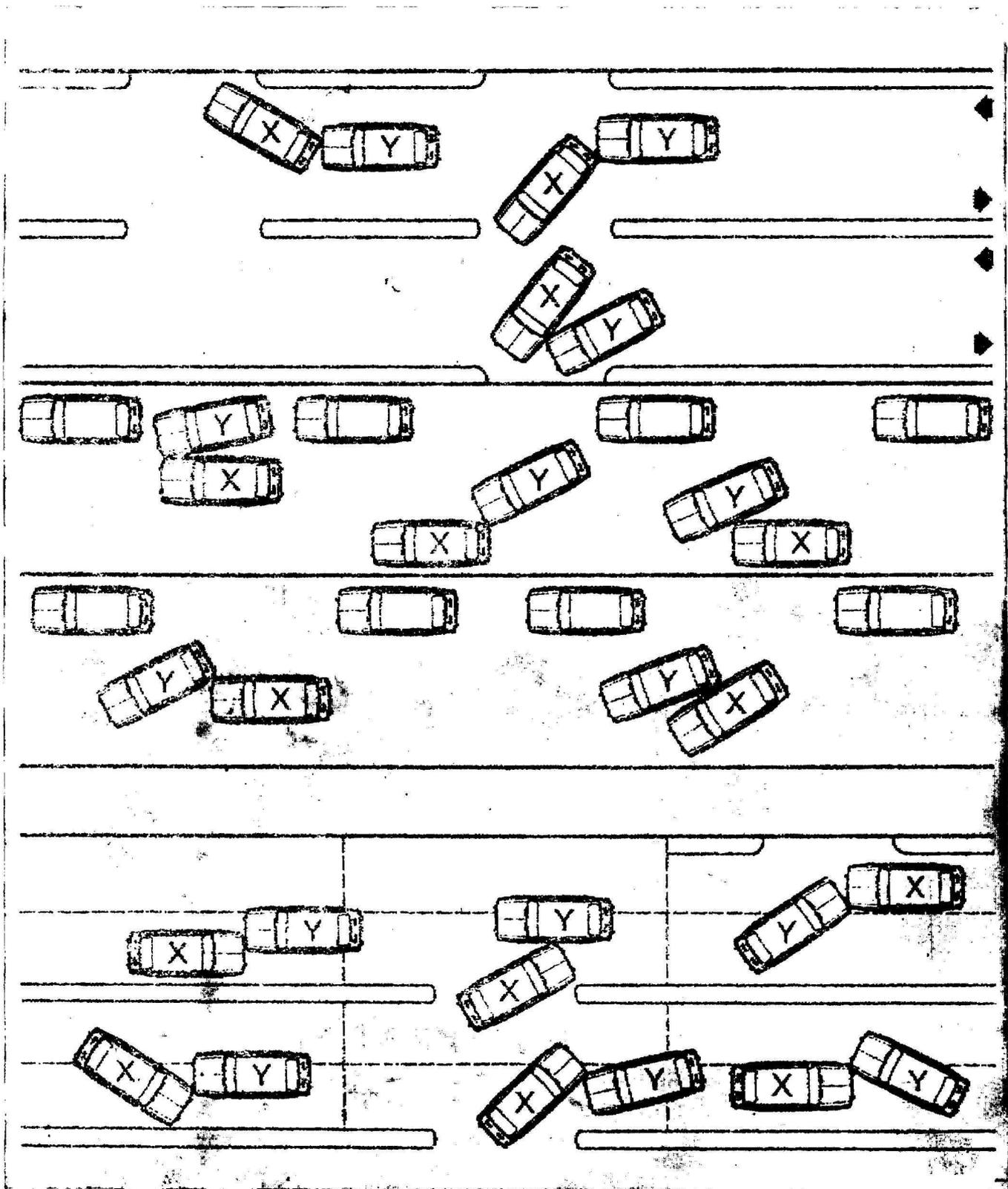
CASO 27. Não importa conhecer o ponto inicial de choque. A responsabilidade de Y está sempre inteiramente comprometida.

CASO 28. Não há razão para relacionar o estacionamento irregular de X com o acidente. A responsabilidade será sempre de Y.

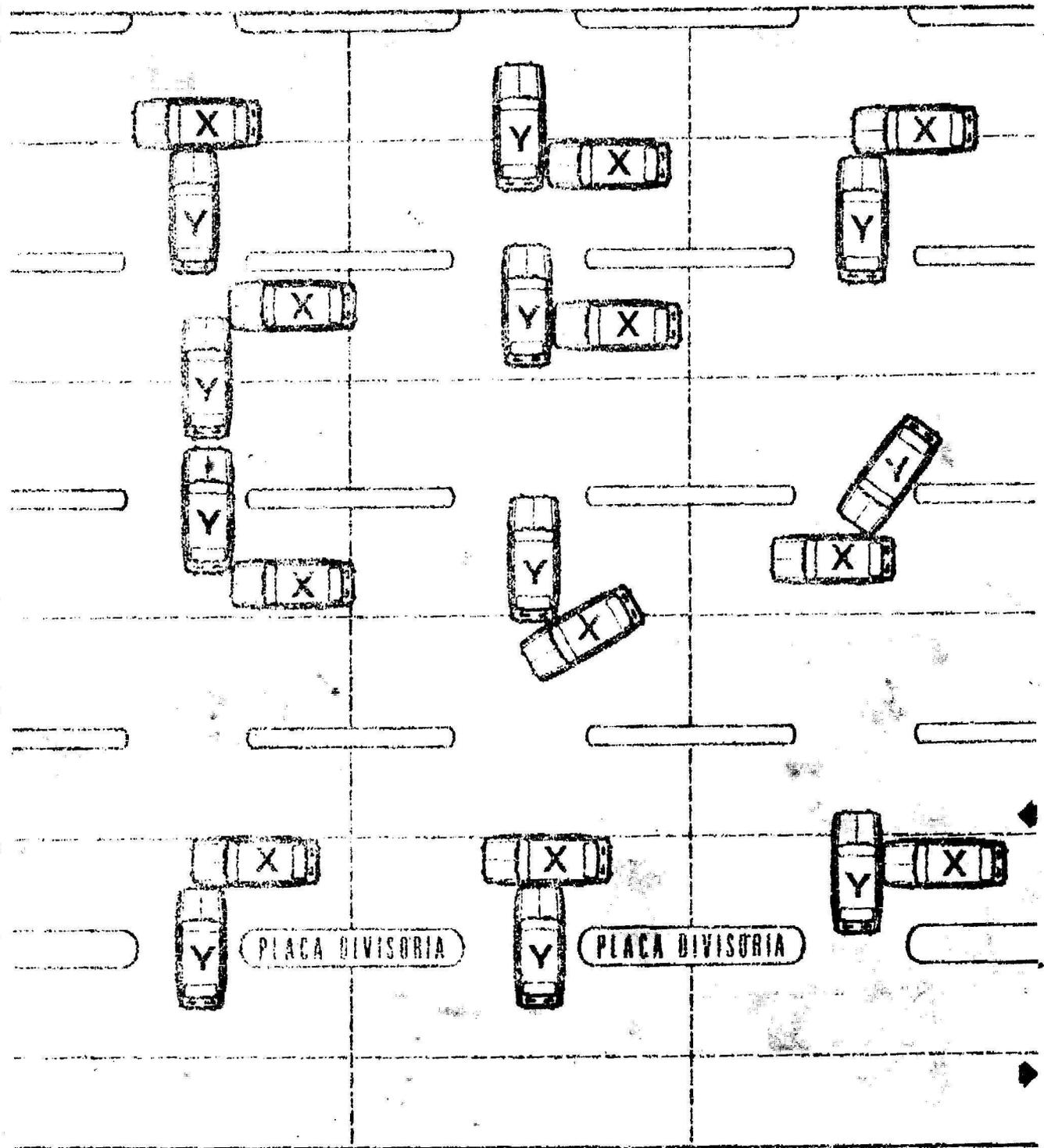
| Veículos circulando na mesma faixa de rodagem | N.º | Ponto de colisão | | Parte de responsabilidade | |
|---|-----|------------------|----------------------------|---------------------------|-----|
| | | Veículo X | Veículo Y | X | Y |
| X e Y circulando na mesma fila | 1 | Terço traseiro | Terço dianteiro ou lateral | 0 | 1 |
| X e Y circulando na mesma fila. X bifurcando para tomar uma via à direita ou à esquerda | 2 | Terço traseiro | Indiferente | 0 | 1 |
| X e Y, em duas filas, circulando sem mudar de fila | 3 | Indiferente | Indiferente | 1/2 | 1/2 |
| Y ultrapassando X e mudando de linha de trânsito ou simplesmente mudando de linha de trânsito | 4 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| X e Y circulando em duas filas. Y bifurcando para tomar uma via lateral à direita ou à esquerda | 5 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |



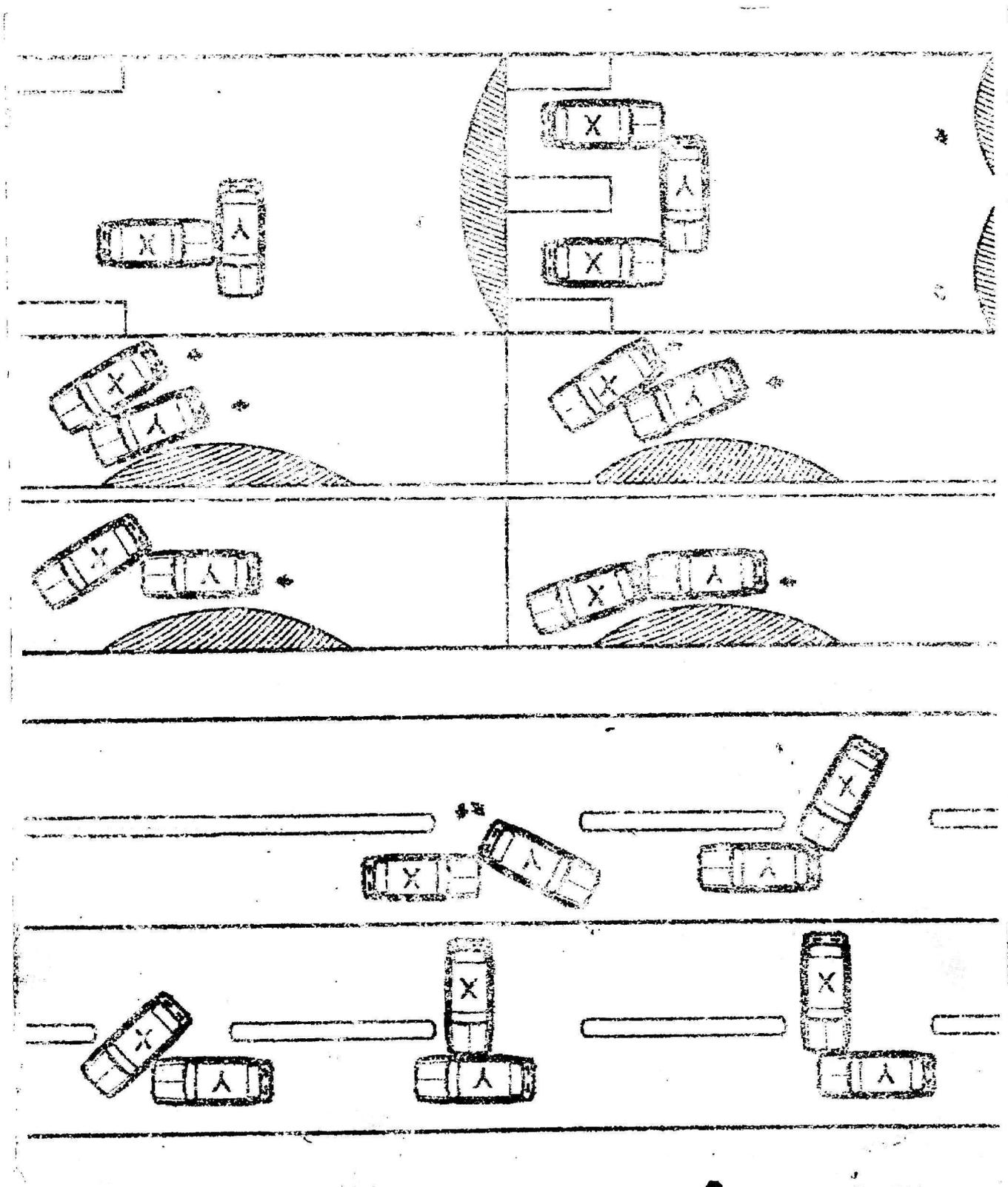
| Veículos circulando na mesma faixa de rodagem | N.º | Ponto de colisão | | Parte de responsabilidade | |
|--|-----|------------------|-------------|---------------------------|-----|
| | | Veículo X | Veículo Y | X | Y |
| X e Y na mesma fila. X bifurcando regularmente para tomar uma via lateral à direita ou à esquerda | 6 | Terço traseiro | Indiferente | 0 | 1 |
| Via com uma única linha de trânsito em cada sentido. X bifurcando para tomar uma via lateral à esquerda; Y ultrapassando no cruzamento | 7 | Indiferente | Indiferente | 1/2 | 1/2 |
| Y deslocando-se para abandonar o estacionamento | 8 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| Veículos circulando em sentidos opostos | | | | | |
| Y circulando sobre o eixo médio da via ou invadindo a parte contrária | 9 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| X e Y circulando sobre o eixo médio ou cuja posição relativamente a esse eixo não possa ser determinado | 10 | Indiferente | Indiferente | 1/2 | 1/2 |



| Veículos oriundos de vias diferentes | N.º | Ponto de colisão | | Parte de responsabilidade | |
|---|-----|------------------|----------------------------|---------------------------|-----|
| | | Veículo X | Veículo Y | X | Y |
| X, com prioridade, circulando sobre o eixo médio ou para além dele | 11 | Indiferente | Indiferente | 1/2 | 1/2 |
| X, com prioridade, circulando na sua mão | 12 | Indiferente | Terço dianteiro ou lateral | 0 | 1 |
| X, com prioridade, circulando na sua mão | 13 | Indiferente | Terço traseiro | 0 | 1 |
| X circulando encostado à esquerda numa via com placa central a separar os dois sentidos de marcha | 14 | Indiferente | Indiferente | 1/2 | 1/2 |



| Veículos oriundos de vias diferentes | N.º | Ponto de colisão | | Parte de responsabilidade | |
|--|-----|----------------------------|----------------------------|---------------------------|-----|
| | | Veículo X | Veículo Y | X | Y |
| Prioridade de X | 15 | Indiferente | Terço dianteiro ou lateral | 0 | 1 |
| | 16 | Indiferente | Terço traseiro | 0 | 1 |
| Veículos circulando ou entrando numa praça com sentido giratório | | | | | |
| X e Y circulando em sentido giratório | 17 | Terço traseiro | Terço dianteiro | 0 | 1 |
| | 18 | Terço dianteiro ou lateral | Terço dianteiro ou lateral | 1/2 | 1/2 |
| Y circulando na praça X entrando nela | 19 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |



| Casos especiais | N.º | Ponto de colisão | | Parte de responsabilidade | |
|---|-----|------------------|-------------|---------------------------|---|
| | | Veículo X | Veículo Y | X | Y |
| Y circulando em sentido proibido | 20 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| Y tendo forçado uma barreira de polícia ou não tendo respeitado um sinal luminoso (luz vermelha), os sinais de prioridade e de stop | 21 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| Y efectuando marcha-atrás ou invertendo o sentido de marcha | 22 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| Y desembocando de uma propriedade privada, caminho particular ou parque de estacionamento | 23 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| Via com uma única linha de trânsito em cada sentido, Y ultrapassando X num local onde existe sinalização interditando tal manobra | 24 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| Via com uma ou duas linhas de trânsito não demarcadas em cada sentido. Y ultrapassando X pela direita | 25 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| Y abrindo uma porta | 26 | Indiferente | Porta | 0 | 1 |
| Veículos estacionados ou parados | | | | | |
| X estacionado ou parado regularmente | 27 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |
| X estacionado ou parado irregularmente (ao longo do passeio ou em dupla fila) dentro duma povoação | 28 | Indiferente | Indiferente | 0 | 1 |