



# **Universidade Católica Portuguesa**

## **Centro Regional do Porto**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

# **A Responsabilidade do Condutor e da Seguradora no âmbito do Direito Internacional Privado**

Dissertação de mestrado  
apresentado à Universidade  
Católica Portuguesa para obtenção  
do grau de Mestre em Direito  
Privado

**Júlio André Gomes Lopes Soares**



**CATÓLICA**  
UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA | PORTO  
Escola de Direito do Porto

JUNHO DE 2015





# **Universidade Católica Portuguesa**

## **Centro Regional do Porto**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

### **A Responsabilidade do Condutor e da Seguradora no âmbito do Direito Internacional Privado**

Dissertação de mestrado apresentado à Universidade Católica Portuguesa para obtenção do grau de Mestre em Direito Privado

**Júlio André Gomes Lopes Soares**

Orientador:  
**Professor Doutor António Frada de Sousa**



**JUNHO DE 2015**



*À pessoa mais importante na minha vida, Sandra.*



# Agradecimentos

---

Concluído o processo de conceção, planificação e produção desta dissertação, não podia deixar de dirigir algumas palavras de agradecimento às entidades e pessoas que, de forma inexorável, contribuíram para a prossecução deste trabalho de índole dissertativa.

À Escola de Direito do Centro Regional do Porto da Universidade Católica Portuguesa, designadamente aos Docentes do Mestrado em Direito Privado, agradeço a relevante persistência institucional em disponibilizar uma formação universitária de qualidade superior.

Ao Professor Doutor António Frada de Sousa, na sua qualidade de Orientador da presente dissertação, manifesto a minha profunda gratidão pela dedicação academicamente qualificada e pessoalmente bondosa da sua supervisão, nomeadamente pela sua exigência em inculcar-me uma cultura não apenas de progressivo, mas também sustentado compromisso com este projeto de formação científica e profissional, em constante devir.

À Valdemar Gonçalves & Associados, sociedade de advogados R.L, em especial ao Dr. Valdemar Gonçalves, agradeço por me ter dispensado do meu período de estágio para poder redigir a minha dissertação. Também fico-lhe grato pelo seu apoio incondicional e pela preocupação demonstrada ao longo de todo o meu percurso.

Aos meus pais, por me concederem a oportunidade económica para poder frequentar um ensino de rigor e excelência.

Ao meu irmão Júlio Ricardo Soares pelo apoio oferecido e as palavras de motivação.

Aos meus avós pelas palavras de orgulho que me incentivaram sempre.

À Professora Sandra, minha namorada, fico-lhe eternamente grato pelas infinitas palavras de incentivo e de encorajamento, pelas preocupações partilhadas que me fizeram mover e acreditar sempre nas minhas capacidades. Sem elas, não seria capaz da realização desta mesma dissertação ou acreditar num futuro onde pudesse sorrir de felicidade. O seu apoio foi primordial para assegurar o meu sucesso.



# Introdução

---

O estudo referenciado, na presente dissertação, tem por intento nuclear apresentar uma investigação de carácter prioritariamente didactológico sobre a *responsabilidade extracontratual* nos casos de acidentes de viação no âmbito do *Direito Internacional Privado*. Procurar-se-á esclarecer qualquer dúvida que exista sobre os casos dúbios no qual se verifique um acidente de viação que envolva mais do que um ordenamento jurídico. Contudo, é preciso saber distinguir as situações de transnacionalidade<sup>1</sup>. Esta tende a verificar a aplicação das normas de, pelo menos, dois ordenamentos jurídicos, ao que se atribui o carácter de relação plurilocalizada<sup>2</sup>. Estas relações necessitam de uma regulamentação que estabeleça os limites espaciais da competência de cada uma das ordens jurídicas que com elas apresentem contactos. Imagine-se o seguinte exemplo: um veículo português, conduzido por um português, que tem a sua residência em Portugal, tem um acidente em França, com um carro cuja matrícula é francesa e é conduzido por um francês, residente em França. Neste sentido, será necessário determinar a lei a aplicar. Note-se, que o presente exemplo, retrata uma situação transnacional de carácter privado. Esta não se confunde com aquelas situações de carácter internacional que envolvam entes públicos.

Na ausência de uma regra uniforme, de uma regra que padronize a determinação da lei aplicável, e que seja exterior aos vários ordenamentos internos de cada Estado, aplicar-se-ia as regras gerais internas de cada Estado. Deste modo, a fim de resolver esta questão foi criado o Regulamento Roma II – doravante designado por Roma II – visa a determinação da lei aplicável para que se proceda à determinação da responsabilidade civil extracontratual. Assim, Roma II apresenta-se como a fonte principal de Direito de Conflitos Europeu. Esta visa a determinação da lei aplicável nos casos de responsabilidade extracontratual. Visto isto, não se pode confundir *responsabilidade* com *determinação* da responsabilidade. O objetivo do Roma II é delimitar qual a lei aplicável para a determinação da responsabilidade de forma uniforme, ou seja, de maneira direta e imediata a todos os Estados-Membros. Quer isto dizer que, perante

---

<sup>1</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito Internacional Privado*. Vol. I. Coimbra: Almedina, 2008, páginas 37 e seguintes.

<sup>2</sup> Os termos de transnacionalidade ou internacionais são utilizados com o mesmo sentido, não se confundindo, uma vez que estão em causa situações em contacto com vários ordenamentos jurídicos.

uma situação plurilocalizada é preciso determinar qual será a lei aplicável para a averiguação da responsabilidade.

Propomo-nos a fazer uma análise do Roma II, nomeadamente nas suas regras nucleares a fim de se perceber a sua aplicação prática nos casos de acidentes de viação, enquanto norma de conflitos. Roma II apresenta-se como uma solução para a determinação da lei aplicável nos casos de responsabilidade extracontratual. Posto isto, iremo-nos focar no âmbito da aplicação. Assim, pretendemos perceber o seu alcance e analisar os interesses em causa de todas as partes passíveis de interesses na determinação da lei aplicável para estes casos. Será pertinente uma análise à regra constante do artigo 14.º referente à determinação da vontade das partes. Quer isto dizer que as partes poderão convencionar a lei aplicável ao seu litígio. Procuraremos justificar que no caso dos acidentes de viação não terá muita aplicabilidade prática, que será mais relevante para os casos em que existam relações comerciais, relações que prevejam uma situação originadora de responsabilidade extracontratual. Também será pertinente o estudo da regra geral que consta desta norma comunitária. É o caso do artigo 4.º. Norma que indicará qual a lei aplicável para o caso do exemplo *supra* referido. De seguida, apresentaremos a suposição da criação de uma regra especial no Roma II para os casos de acidentes de viação, como os danos ambientais<sup>3</sup>, a violação de direitos de propriedade intelectual<sup>4</sup> ou ainda a responsabilidade por produtos defeituosos<sup>5</sup>, entre outros. Para bem ou mal, a existência do Roma II tem de ser conjugada com outros instrumentos que regulem a responsabilidade extracontratual.

No nosso estudo, iremos também analisar a *Convenção de Haia sobre a Lei aplicável em Matéria de Acidentes de Circulação Automóvel de 4 de Maio de 1971* em conjugação com o Roma II. Propomos um estudo quanto à relação do Roma II com esta convenção e da conveniência de Portugal ratificar esta convenção.

Por fim, e a título de finalizar esta dissertação, uma breve referência à *Diretiva 2009/103/CE*. Esta diz respeito ao seguro de responsabilidade civil que resulta da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar esta responsabilidade. Deste modo, a Diretiva terá interesse, como iremos ver, após a determinação da lei aplicável quanto à responsabilidade, à função regularizada

---

<sup>3</sup> Cfr. art. 7.º do Roma II.

<sup>4</sup> Cfr. art. 8.º do Roma II.

<sup>5</sup> Cfr. art. 5.º do Roma II.

pelo Roma II, e ao apuramento da responsabilidade. Contudo, apenas será invocada quando se verificar concluída a determinação da responsabilidade do agente com as normas do Estado que foi designado por Roma II.

# Regulamento Roma II

---

## *Breve introdução ao regime - Âmbito de aplicação*

A ideia geral que se retira do Roma II é que este tem a função de determinar a lei aplicável, a designação da lei que se irá aplicar para o apuramento da responsabilidade extracontratual. Essa mesma Lei tem a função de decidir se existe ou não uma situação de responsabilidade. O exemplo que se deu anteriormente é um caso perfeito para que se entenda o que se acaba de dizer. No caso de ocorrer um acidente de viação entre um português e um francês é uma situação que cria um contacto entre dois ordenamentos jurídicos. É preciso apurar se será aplicável o Direito Português ou Francês. Será da responsabilidade do Roma II a determinação da lei aplicável. De acordo com as normas do ordenamento designado por Roma II este decide em que termos há responsabilidade extracontratual. Note-se que Roma II tem aplicabilidade direta e imediata independentemente. Isto significa que, se o dano tiver ocorrido em qualquer Estado, será a lei desse Estado a aplicar. Por isso, podemos afirmar que Roma II não se confunde com as situações de conflitos de jurisdições, como é o caso do Regulamento Bruxelas I<sup>6</sup>. Sem Roma II as regras aplicáveis seriam as constantes do código civil, nomeadamente o art. 45.º, regras gerais para as situações de conflito de normas.

O regulamento Roma II, Regulamento (CE) n.º 864/2007, do Parlamento Europeu, visa a materialização da política de cooperação judiciária quanto à matéria civil<sup>7</sup>. Procura-se assim, estreitar a colaboração entre as autoridades judiciárias dos Estados-Membros, com um reconhecimento mútuo, bem como cortar as disparidades que resultam das várias ordens jurídicas. Quer isto dizer que Roma II tem um carácter universal, ou seja, é aplicável por todos os tribunais de qualquer Estado-Membro exceto pelo Estado da Dinamarca tal como se pode ler no artigo 1.º, n.º 4.

---

<sup>6</sup> Regulamento (CE) N.º 44/2001, de 22 de Dezembro de 2000.

<sup>7</sup> Previsto no art. 81.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

## *A falta de definição de extracontratualidade*

No Regulamento está em causa as situações que envolvam relações extracontratuais. Por isso, impera uma delimitação de obrigação extracontratual para determinar-se quais as situações em que se irá aplicar este Regulamento. Existe aqui uma falha, na nossa opinião, pois o regulamento não dá uma definição exata de obrigação extracontratual. Limita-se a dizer que o conceito é diferente de Estado para Estado e que deve ser entendido como um conceito autónomo<sup>8</sup>. Tal como se pode verificar, no considerando 7 do Regulamento Roma II, este deve ser articulado com o Regulamento Roma I, relativamente à aplicação material das disposições<sup>9</sup>. Um dos motivos dessa falha é a definição do *âmbito de aplicação do Regulamento*. Vejamos: o Regulamento Roma II é aplicável às relações extracontratuais. Contudo, não dá uma definição concreta para que se possa dizer se se enquadra no âmbito de aplicação do mesmo. Ora, isto dificulta a determinação dos casos vão ser alvo de aplicação das regras desta norma. O legislador comunitário, neste caso, cometeu uma falha técnica, uma vez que não se limitou a facilitar a interpretação e aplicação destas normas para aquelas situações em que se pretendia regular. É certo que tanto no nosso interior jurídico, bem como na nossa intuição, nos diria que as relações extracontratuais, dignas de responsabilidade extracontratual, serão aquelas em que as partes não têm qualquer tipo de relação prévia ao facto gerador de responsabilidade, ou seja, não há uma obrigação prévia que ligue ambas as partes. No entanto, como se pode verificar, no artigo 1.º do Regulamento, também não há uma definição relevante. De realçar que a definição de obrigação extracontratual varia de Estado-Membro para Estado-Membro.

Neste seguimento e de modo a entender os conceitos de extracontratualidade<sup>10</sup> recorre-se às normas constantes na lei do Estado no qual Roma II designa. Ou seja, após a determinação da lei aplicável mediante as regras constantes no Roma II é comprovado se existe ou não responsabilidade, em que termos e como se processa os ressarcimentos dos interesses do lesado. Neste sentido, far-se-á primeiramente uma referência às regras de interpretação e aplicação do *Direito da União Europeia* quando se verifique uma harmonização das soluções conflituais entre os vários Estados-Membros da UE.

---

<sup>8</sup> Ver considerando 11 do Regulamento Roma II.

<sup>9</sup> Pode ler-se o mesmo no Regulamento Roma I, também no seu considerando 7. Isto quer dizer que será necessária uma articulação do Roma II com o Roma I em especial na delimitação de obrigação extracontratual.

<sup>10</sup> TCE 14/10/1976, no caso *Eurocontrol* [CTCE (1976) 629].

Afirma-se, portanto que é preciso fazer-se uma delimitação primeiro das matérias contratuais e extracontratuais para que se apure o âmbito de aplicação das matérias de responsabilidade extracontratual, que deve feita sem a influência do Direito interno de um Estado<sup>11</sup>.

De facto, Roma II não oferece um conceito de extracontratualidade, não determina se existe ou não responsabilidade a cada caso, nem o poderá fazer uma vez que a sua função é exclusivamente a resolução de conflitos de leis aplicáveis aos casos de responsabilidade extracontratual.

Existe uma dinâmica que deve ser tida em conta. Roma II oferece uma solução para determinar a lei aplicável para os casos de responsabilidade extracontratual. Esta não indica, nem oferece a solução quanto ao tribunal competente. É preciso haver uma ligação entre os dois Regulamentos, ou seja, entre Bruxelas I e Roma II. O primeiro determinará a *competência judicial* e o segundo determinará qual a Lei que o tribunal, designado pelo primeiro, irá aplicar. Seguindo o caso apresentado, no caso do acidente em França envolvendo um português e um francês é preciso determinar qual o tribunal competente que irá julgar o caso e depois é que se determinará a lei competente para a resolução do *litígio*. Como veremos adiante, aplicar-se-á a Lei francesa de acordo com as regras gerais de Roma II. Contudo, existe uma possibilidade de as partes convencionarem a lei aplicável em caso de litígio entre elas. Nem que se trate da lei Chinesa, se as partes convencionarem ou se Roma II assim o previsse. Assim, é preciso primeiro o apuramento da competência judicial para que, posteriormente, se possa realizar o processo todo presente no Roma II.

Outra questão a ter em conta devido à sua pertinência é a delimitação das matérias que se enquadrem na responsabilidade extracontratual. Roma II não oferece uma lista de situações que se enquadrem no seu âmbito de aplicação. Nas regras especiais, constantes neste mesmo regulamento, não restam dúvidas quanto ao seu âmbito de aplicação. As hesitações recaem para aquelas situações em que não há uma certeza que o caso em específico esteja sobre a alçada da responsabilidade extracontratual. É preciso fazer uma delimitação das matérias que se encaixem no âmbito de aplicação do Regulamento Roma I, ou seja, que recaiam nas matérias de

---

<sup>11</sup> OLIVEIRA, Elsa Dias. *Da Responsabilidade Civil Extracontratual por Violação de Direitos de Personalidade em Direito Internacional Privado*. Coimbra: Almedina, 2011, pág. 215. Veja-se ainda o acórdão Tacconi (acórdão do TJUE – proc. C-334/00), ponto 19 quanto à delimitação dos conceitos de “matéria contratual” e matéria extracontratual”.

âmbito contratual, de modo a que se possibilite o apuramento das situações que tombem sobre a alçada do Roma II. O conceito de matéria extracontratual pode ser oferecido por exclusão das situações que calhem na alçada do Roma I. Ou seja, se se apurar que determinada situação prática não se insere no âmbito de aplicação do Roma I, por exclusão de matérias, será aplicável o Roma II<sup>12</sup>. O Tribunal de Justiça da União Europeia (doravante TJUE) faz uma delimitação negativa em função do Regulamento Roma I. Lima Pinheiro afirma que deve ser entendido de forma ampla de modo a incluir no conceito de ‘*matéria contratual*’ as obrigações resultantes de negócios unilaterais, de forma a que também seja abrangida.

Recorre-se à decisão do TJUE, no caso *Engler*, para justificar a inclusão de uma ação na qual se pretenda o pagamento de um prémio prometido na condição de celebrar um contrato de venda<sup>13</sup>. Também se poderá fazer uma delimitação das matérias que não serão alvo no âmbito de aplicação do Roma I. São os casos das matérias fiscais, aduaneiras, e administrativas, bem como a responsabilidade do Estado por atos e omissões no exercício do poder político. Poderá recorrer-se ainda a outros instrumentos normativos comunitários. É o caso do art. 1.º, n.º 1, na sua parte final, do Regulamento Roma I<sup>14</sup>. Também no art. 2.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 805/2004<sup>15</sup>; no art. 2.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 1896/2006<sup>16</sup>; no art. 2.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 861/2007<sup>17</sup>; também no art. 1.º, n.º 1 do Regulamento (CE) n.º 1393/2007<sup>18</sup>. Baseia-se ainda na jurisprudência do TJUE, mais concretamente na definição negativa das matérias civis e comerciais. Não se estará perante uma matéria civil ou comercial naqueles litígios que se opõem uma entidade privada quando esta atuou no exercício dos seus poderes de *ius imperii*<sup>19</sup>. Recorre-se a uma aplicação residual e da exclusão das

---

<sup>12</sup> Cfr. Ponto 21 do acórdão Tacconi (proc. C-334/00) de 17/09/2002.

<sup>13</sup> PINHEIRO, O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II, 2008, pág. 1597.

<sup>14</sup> Note-se que fizemos uma referência supra da coordenação do Roma II com o Roma I. Este mesmo artigo faz uma exclusão das matérias administrativas, fiscais e aduaneiras.

<sup>15</sup> Regulamento que cria um título executivo europeu para créditos não contestados.

<sup>16</sup> Este Regulamento cria um procedimento europeu de injunção de pagamento.

<sup>17</sup> Cria um procedimento europeu de pequeno montante.

<sup>18</sup> Relativo à citação e notificação dos atos judiciais e extrajudiciais em matérias civis e comerciais nos Estados-Membros.

<sup>19</sup> Ver acórdãos do TJUE, *LTU Lufttransportunternehmen GmbH & Co KG c. Eurocontrol*, cit, pp. 632-633; *État néerlandais c. Reinhold Rüffer*, proc. 814/79. De 16/12/1980, *CJUE*, 1980, pp. 3807 e segs.

matérias contratuais presentes nos arts. 5.º, n.º 3 da Convenção de Bruxelas e do art. 5.º, n.º 3 de Bruxelas I<sup>20</sup>.

Não existe jurisprudência que delimite taxativamente, ou de forma precisa, as matérias contratuais e extracontratuais. O acórdão *Tacconi* foi relevante para a determinação do âmbito contratual ou extracontratual dos casos de responsabilidade pré-contratual. Isto porque foi importante apurar quais as regras de conflito de leis para resolver as questões de responsabilidade pré-contratual. É claro que existe a possibilidade de reenvio prejudicial para o TJUE das questões dúbias<sup>21</sup>. Contudo, é considerado matéria extracontratual, se se fizer uma delimitação das situações concretas, e no caso de se determinar, aplica-se as normas do Regulamento Roma II<sup>22</sup>. Podemos afirmar, a menos que o legislador comunitário se digne a positivar a definição do âmbito material extracontratual, que será considerado como *extracontratual*, todas as situações em que se envolvam conflitos de leis que não caibam no âmbito das obrigações contratuais<sup>23</sup>. Assim, pode-se afirmar que para existir uma obrigação contratual tem de existir uma vinculação livremente assumida por uma parte em relação à outra, e é necessário que esteja na origem da ação do demandante esta mesma obrigação. Contudo, não somos da mesma opinião da Doutora Anabela Gonçalves, quando esta defende que ambos os Regulamentos, Roma I e Roma II, deviam ser

---

<sup>20</sup> “Na decisão *Athanasios Kalfelis contra o Banco Schroeder, Muenchmeyer, Hengst & Co. Und andere*, o TJUE estabelece que «[a] fim de assegurar uma solução uniforme em todos os Estados-membros, há que admitir que o conceito de “matéria extracontratual” abrange qualquer acção que tenha em vista desencadear a responsabilidade do réu e que não esteja relacionada com a “matéria contratual” na acepção do n.º 1 do art. 5.º»” - GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma* 2013, pág. 252.

<sup>21</sup> Art. 267.º do Tratado sobre o funcionamento da UE.

<sup>22</sup> Mas ainda dentro do próprio regulamento, pode-se retirar situações em que não se aplicará o Regulamento Roma II. É o caso das relações de família e outras equiparadas ao casamento e as suas relações patrimoniais, as relações relativas a títulos negociais, tais como o cheque, a letra e a livrança, entre outras que se encontram elencados no art. 1.º do Roma II. Contudo, no seu artigo 2.º, n.º 2, deve-se fazer uma referência às situações em que as obrigações extracontratuais que possam surgir. O que se pretende dizer com isto é que é aplicável o Regulamento Roma II às situações ultimamente referidas, ou seja, que o próprio Regulamento abrange também as ações inibitórias. Para que se entenda da melhor forma é preciso fazer uma definição de dano e do facto que dá origem a um dano, pois só assim é que se poderá afirmar a aplicação deste regulamento. Ou seja, “dano” será definido como todos os desfechos decorrentes da responsabilidade extracontratual, do enriquecimento sem causa, da gestão de negócios, e da *culpa in contrahendo*. Já no que toca ao “facto que dá origem a um dano”, este pode ser definido como um acontecimento, podendo ela ser ação ou omissão, em que seja melindroso para que se verifiquem a responsabilidade extracontratual.

<sup>23</sup> “é importante apurar a noção de matéria contratual, que nos será útil para circunscrever diretamente o âmbito de aplicação material de Roma I e, por exclusão de matérias, o âmbito de aplicação do Roma II.” - GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma* 2013, pág. 252.

unificados<sup>24</sup>. A situação atual não levantará quaisquer problemas de interpretação. Veja-se o Considerando 7 do Roma II que indica uma coordenação entre as interpretações do âmbito de aplicação do Roma II, Roma I e Bruxelas I. Apesar de o Regulamento ser uma norma relativamente recente, não será preciso aguardar mais algum tempo pela jurisprudência futura do TJUE para que se possa definir de forma definitiva e concisa, elucidativa e resolutive os conceitos e âmbitos de aplicação do Roma II e Roma I, tal como esta defende. Note-se que nos casos de acidentes de viação não resta qualquer dúvida quanto à delimitação do âmbito de aplicação, que pertencerá ao Roma II. É certo que não há um vínculo pretendido, realizado, acordado entre as partes, bem como um critério que determina a situação como ‘matéria contratual’.

Uma relação entre um Lesado e um Lesante, *nos casos de acidentes de viação*, estabelece-se mediante um acaso e só se cria uma obrigação posteriormente ao facto gerador do dano. Neste sentido, não se coloca dúvidas quanto ao Regulamento aplicável nos acidentes de viação.

---

<sup>24</sup> GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma* 2013, pág. 251.

## *Os interesses em causa*

A principal vantagem é a de que os agentes económicos e os indivíduos em relações transfronteiriças na União Europeia (doravante UE) saberão qual a lei aplicável e conseqüentemente o direito material. Assim, poderão regular os riscos da sua atuação e analisar os seus comportamentos antes de qualquer decisão numa possível relação transfronteiriça no espaço da UE<sup>25</sup>.

Vejam os interesses das partes e de terceiros que estão em causa numa relação extracontratual. É certo que, num acidente de viação, podemos encontrar pelo menos três entidades. As duas primeiras são facilmente perceptíveis. São o *Lesante* e o *Lesado*. As terceiras entidades serão que tenham um interesse na relação de responsabilidade extracontratual. O caso mais prático e inteligível é o das seguradoras que acabam por ter uma posição sub-rogada, seja pelo Lesado, seja pelo Lesante. No caso do Lesado estaremos a falar dos Direitos que este tem perante um acidente de viação e na condição do Lesante serão as obrigações deste.

No caso do Lesado é mais do que atingível que o interesse é a reparação dos danos. Pouco, ou nada, importará quem irá cumprir essa obrigação de indemnização. Seja o próprio Lesado ou um Terceiro que irá assumir o dano<sup>26</sup>. Não se poderá chegar à mesma conclusão quando se falar do alcance, do valor, ou do tipo da indemnização. Será pertinente determinar qual a Lei aplicável nos casos em que se venha a verificar a utilização da Autonomia de escolha da Lei aplicável que se encontra presente no art. 14.º do Roma II. Nestes casos, o Lesado terá interesses que quererá ver assumidos e realizados. Quererá certamente escolher uma Lei de um Estado que poderá ser mais célere no processo, que atribua um valor mais alto de indemnização, e que por sua vez seja mais fácil na determinação da responsabilidade nos casos concretos que demonstrem mais duvidosos a identificação do responsável. Contudo, defendemos o

---

<sup>25</sup> Note-se que no *Considerando 8* do Regulamento Roma II indica que este será aplicado independentemente da natureza do Tribunal. Ou seja, a natureza do tribunal onde a ação foi proposta não tem relevância para a classificação da relação jurídica em causa, pelo que será aplicável o Regulamento Roma II. O que se retira que o elemento determinante é a natureza da relação jurídica que existe entre as partes. Por isso, e de acordo com o Tribunal de Justiça das Comunidades, a natureza das partes processuais e, como se viu anteriormente, a natureza do tribunal é irrelevante – Tribunal Central Europeu, caso *Sonntag*, 21/04/1993.

<sup>26</sup> “Também não nos parece que para a vítima seja relevante à luz de que lei será feita a reparação: interessa-lhe apenas a reparação integral do dano.” - GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág.73.

mesmo que a autora quando esta afirma: “*O argumento de que a vítima conhecerá melhor a lei do lugar do dano e que, por isso, pode evitar custos de apurar o conteúdo do direito estrangeiro, quando o lugar do ato não coincidir com lugar do dano também não nos parece correto.*”. Esta defende, e bem na nossa opinião, que a vítima conhecerá melhor a lei do seu meio social que se encontra. Muitas vezes poderá não coincidir com a Lei do lugar do dano. Afirmar que a lei do lugar do dano e a lei do lugar onde é suportado o dano. Veja-se o seguinte exemplo: um português que sofre um acidente de viação em França com um espanhol. Se houve danos não patrimoniais esses certamente serão suportados em Portugal, pois é aí que se verifica a sua residência habitual. Será aí que, na maioria ou na totalidade dos casos, serão suportados. Face a isto, entende-se que a Lei do lugar do seu meio social será o elo de ligação mais favorável. Assim, a Lei do lugar do dano não parece ser a mais favorável, mas sim a Lei do lugar do meio social uma vez que é aí que se verifica, que se produzem as consequências do dano<sup>27</sup>. De modo a proteger a vítima, parte mais vulnerável, à partida, verifica-se um aumento das situações abrangidas pela tutela de responsabilidade civil, principalmente nas situações de responsabilidade independentemente de culpa, como é o caso dos acidentes de viação<sup>28</sup>. Assim, nestes casos, é mais o ressarcimento dos prejuízos suportados uma vez que a posição do Lesado é atenuada por uma pré designação do culpado. Isto também se aplica para os casos transnacionais, em concreto o Roma II, visto que este Regulamento também se aplica aos casos de responsabilidade objetiva<sup>29</sup>.

Para terminar, uma breve referência às seguradoras. Estas possibilitam ao Lesado uma garantia de ressarcimento dos seus prejuízos. Viram o seu papel a ser mais marcante uma vez que as situações originadoras de responsabilidade foram crescendo cada vez mais ao longo do tempo. Por isso, as suas funções revelam alguma segurança para os Lesados, pois estes podem ver os seus prejuízos ressarcidos através de uma ação direta contra estas. Contudo, não se pode ter o melhor de dois mundos. Adiante iremos analisar as situações das seguradoras quanto aos acidentes de viação que ocorram numa situação transfronteiriça. Relativamente ao Lesante, enquanto autor do dano, este já encontra um interesse em conhecer as condições que originam uma obrigação de indemnizar. É certo que sabendo com o que pode contar, poderá evitar-se algumas

---

<sup>27</sup> GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, págs. 73 e 74.

<sup>28</sup> A título de referência veja-se Mário Júlio Almeida Costa, *Direito das Obrigações*, págs. 529 a 530.

<sup>29</sup> Cfr. art. 2.º, n.º 1 do Roma II.

omissões ou atos que originem a responsabilidade. Mesmo quando não se puder evitar essas mesmas situações, poder-se-á no máximo reduzir os resultados. Mas os seus interesses não se ficam por aqui. Existe uma explicação lógica para a intenção de reduzir ao máximo as consequências dos seus atos. Esta baseia-se no facto de conhecer a extensão dos danos que terá de suportar através de uma prévia análise dos custos. Por isso, nos casos em que se verifique um acidente de viação entre dois cidadãos de Estados diferentes, o caso do português e do espanhol que têm um acidente em França, é válido e aconselhável que o agente saiba as cláusulas de responsabilidade fixadas pela lei do país onde opera<sup>30</sup>.

Por fim, e de modo a fazer um elo de ligação para com os interesses dos terceiros, é também do interesse do lesante fazer deslocar os encargos provenientes do apuramento da sua responsabilidade para terceiros. É o caso das seguradoras<sup>31</sup>.

Os terceiros são os que têm um interesse na questão do apuramento da responsabilidade. Estes são chamados devido às posições que são assumidos através da sub-rogação. Seja da parte do Lesante, em que se verifique um interesse em dissolver toda a prova para que não haja qualquer obrigação de responsabilidade, seja da parte do Lesado em que se verifica uma tentativa de obter o mais célere possível ou rapidamente o ressarcimento dos prejuízos sofridos. Tanto da parte do Lesante como do Lesado teríamos as seguradoras numa posição sub-rogada<sup>32</sup>. Isto significa que o terceiro terá a obrigação de satisfazer o direito do credor quando haja uma obrigação extracontratual entre o Lesado e o Lesante. Estas têm como objectivo prático o atraso ou até mesmo desvincular-se do ressarcimento das indemnizações. A justificação mais plausível para esse facto é a tentativa de chegar a um acordo que seja mais favorável para estas. Já no que concerne à posição do Lesado, as seguradoras terão uma pretensão oposta à do Lesante. O ressarcimento dos prejuízos de forma mais célere possível. Isto significa que

---

<sup>30</sup> “Será truístico concluir que, se o lesante atua segundo a lei do lugar onde age, está à espera que lhe sejam aplicadas as disposições dessa lei, quer quanto às condições de responsabilidade, quer quanto às condições de exclusão da mesma.” - GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág. 72.

<sup>31</sup> Também se pode verificar o interesse em deslocar esses mesmos encargos para os meios coletivos de indemnização de danos.

<sup>32</sup> Veja-se o artigo 19.º do Roma II: “*Se, por força de uma obrigação extracontratual, uma pessoa («o credor»), tiver direitos relativamente a outra pessoa («o devedor»), e um terceiro tiver a obrigação de satisfazer o direito do credor, ou tiver efetivamente satisfeito o credor em cumprimento dessa obrigação, a lei que rege esta obrigação do terceiro determina se e em que medida este pode exercer os direitos do credor contra o devedor, segundo a lei que rege as suas relações.*”

o Lesado terá uma garantia de ressarcimentos dos danos sofridos, como iremos observar adiante quando analisarmos a *Directiva 2009/103/CE*. De qualquer das formas, é preciso verificar que estes interesses em questão são um reflexo do que se passa nos acidentes de viação que se pretende analisar. Contudo, devido a uma relação transfronteiriça poderá ocorrer um problema de celeridade no ressarcimento dos prejuízos. Verificar-se-á que será necessário primeiro determinar o apuramento da responsabilidade e posteriormente chamar os terceiros com interesses na causa.

## A autonomia das partes

Existe a possibilidade de as partes escolherem a lei à qual irão subordinar as suas obrigações extracontratuais<sup>33</sup>, regra essa que está presente no art. 14.º do Roma II. Esta autonomia das partes é olhada como uma designação direta do direito aplicável, pelas partes. Isto cria uma vantagem no plano da previsibilidade do direito aplicável e competente para a resolução do litígio<sup>34</sup>. Existem duas formas de a convenção das partes ser concretizada. Uma é feita de forma posterior ao facto que dá origem ao dano<sup>35</sup>. A segunda envolve uma situação em que todas as partes medram atividades económicas. Essa convenção é anterior ao facto que dá origem ao dano<sup>36</sup>. Não se pode falar em adesão a uma convenção da escolha de lei aplicável, nos casos em que se pretenda exercer essa possibilidade anteriormente à ocorrência do facto danoso, isto porque é exigido que seja celebrado de livre vontade. Quer isto dizer que não se pode apresentar um acordo que seja meramente assinado pelas partes e que o conteúdo da convenção não tenha sido negociado. Existe uma verdadeira vantagem que tutela os interesses de ambas as partes. Uma opção de escolha por uma lei mais neutra poderá equilibrar os interesses opostos de ambas as partes<sup>37</sup>. Também existe a vantagem de

---

<sup>33</sup> Existem exceções quanto a esta permissão do Regulamento. As partes não podem acordar a lei aplicável às suas obrigações extracontratuais relativamente à violação dos Direitos de Propriedade Intelectual (art. 8.º, n.º3), e concorrência desleal (art. 6.º, n.º4). PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO. Coimbra: Almedina, 2008, págs 1602 a 1604.

<sup>34</sup> Nas palavras da Doutora Isabel Magalhães Colaço: “[à] vontade das partes só se atribui verdadeiramente uma função internacional quando se lhe reconhece o poder de escolher a ordem jurídica que há-de reger uma dada relação, isto é, quando uma norma de conflitos eleva essa vontade à natureza de um verdadeiro elemento de conexão: quando, em vez de se reportar à nacionalidade ou ao domicílio das partes, ao lugar de celebração do acto ou da situação da coisa, a norma de conflitos designa antes a vontade das partes como elemento definidor da ordem jurídica competente” in Isabel Magalhães Colaço, *Da Compra e Venda em DIP...*, pp. 43-44, apud GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013.

<sup>35</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO. Coimbra: Almedina, 2008, pág. 1602.

<sup>36</sup> Cfr. art. 14.º, n.º1 do Regulamento. PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO. Coimbra: Almedina, 2008, págs 1602 a 1604; PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito Internacional Privado*. Vol. II. Coimbra: Almedina, 2009, págs. 391 e 392.

<sup>37</sup> GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. “A responsabilidade civil extracontratual em direito internacional privado - breve apresentação das regras gerais do Regulamento (CE) n.º 864/2007.” In *Scientia Iuridica*. s.d, págs. 377 a 381.

criar uma segurança e certeza jurídica que é fornecida pela estimativa da Lei aplicável<sup>38</sup>. No caso da vítima saberá quais os danos indemnizáveis e em que modos serão ressarcidos. Relativamente ao agente criar-se-á uma orientação para saber quais os atos que serão alvo de determinação de responsabilidade. No que se refere ao momento que se permita a escolha da Lei existe uma divergência de raciocínios a ponderar. A escolha prévia apresenta-se quase como impraticável no âmbito da responsabilidade extracontratual, pois é certo que é imprevisível e acidental todos as situações deste tipo de responsabilidade. Quanto a uma escolha posterior, é de imediato retirada a certeza e a segurança jurídica. Assim, Anabela Gonçalves, afirma que não há uma igualdade entre as partes numa escolha de Lei posterior pelo simples facto de o Lesado já ter sofrido o dano e tem o interesse em ser ressarcido o mais rapidamente possível. O Lesante por sua vez tem um interesse em não ressarcir e quererá não indemnizar ou fazê-lo o mais tardiamente possível. Afirma ainda, que é necessário haver uma maior precaução, na norma de conflitos, para com o Lesado, sendo esta a parte mais vulnerável<sup>39</sup>. Na opinião de Lima Pinheiro, há uma contradição com o âmbito de aplicação espacial. A utilidade do art. 14.º, n.º2 é para os casos em que os tribunais de um Estado-Membro decide um litígio de uma situação que está conectada com um Estado, contudo podem escolher a lei de um Estado terceiro<sup>40</sup>.

Nos casos de acidentes de viação e no exemplo que vimos ao longo desta dissertação, as partes poderão logo escolher a Lei de um Estado terceiro, que não seja o Estado da ocorrência do dano ou o Estado da nacionalidade.

Existe a possibilidade da escolha ser feita de forma expressa ou tácita. Esta tem de ser retirada de modo razoavelmente certo das circunstâncias do caso<sup>41</sup>. Ou seja, é preciso analisar de forma minimamente minuciosa de modo a retirar a vontade das partes em submeter aquele litígio a uma Lei específica. Podemos afirmar que nos casos de acidentes de viação transnacionais, em que um condutor realize várias viagens a um

---

<sup>38</sup> GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág. 293.

<sup>39</sup> GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág. 296.

<sup>40</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO. Coimbra: Almedina, 2008, págs 1593 e ss.

<sup>41</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito Internacional Privado*. Vol. II. Coimbra: Almedina, 2009, pág. 392.

Estado diferente da sua nacionalidade, residencia habitual e que viaje sempre para o mesmo Estado, pela mesma estrada e que por diversas ocasiões, teve acidentes de percurso e sempre submeteu o seu litígio à mesma Lei, isto torna mais fácil determinar a sua vontade. Contudo, já não será assim em casos mais dispares como o referido. Isto cria uma grande dificuldade em determinar se existe uma conveção das partes, criada tácitamente.

Coloca-se a questão no caso de se verificar que o autor intenta a ação num tribunal para resolver o litígio em questão e o Réu contesta sem invocar a falta de capacidade do tribunal. Aqui, retira-se que é vontade das partes em colocar o litígio entre elas sobre a alçada daquela Lei em que o Tribunal julgará. Não há margem para dúvidas em que existirá uma convenção tácita, posterior ao facto gerador de responsabilidade. Contudo, e visto que não se pode ter o melhor de dois mundos, será difícil as partes chegarem a um acordo, e apesar de esta ser a regra de conflitos primária, na prática é quase inexistente em certos casos e no caso em análise, em acidentes de viação, afirma-se que é praticamente ausente a existência de uma convenção. Note-se que a vontade das partes apenas terá prevalência em função da regra geral, tal como veremos de seguida. A regra geral apresenta-se como subsidiária, pois só terá aplicação nos casos em que as partes não convencionaram validamente a lei competente<sup>42</sup>.

No caso dos acidentes de viação, Lesante e Lesado, não têm contacto antes da ocorrência do acidente. Tal com se disse anteriormente, a aplicação *ex ante* da autonomia das partes, não tem uma papel muito relevante. É quase nulo<sup>43</sup>. Não será assim nos casos em que o passageiro e o condutor, contratado para realizar um transporte, acordam a lei aplicável em caso de acidente. Nestas situações existe uma relação e ambas as partes estão a seguir uma actividade comercial<sup>44</sup>. Como se viu anteriormente, uma aplicação *ex post* será frequentemente usada principalmente nos

---

<sup>42</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO. Coimbra: Almedina, 2008, págs 1603 e ss.

<sup>43</sup> Em sentido igual veja-se HEIN, Jan von. "Article 4 and Traffic Accidents." In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pág. 170.

<sup>44</sup> HEIN, Jan von. "Article 4 and Traffic Accidents." In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pág. 170.

casos em que ambas as partes não tenham a mesma residência habitual e não queriam submeter a uma Lei que seja desconhecida para ambas.

Jan von Hein dá-nos uma situação particular de maior relevância. Este levanta a questão da possibilidade de as partes escolherem uma Lei aplicável nos Estados-Membros que também são parte e ratificaram a *Convenção de Haia*. Nesta, não existe nenhuma previsão explícita que possibilite a autonomia das partes no âmbito da escolha de Lei. No entanto, pode ser usado o art. 14.º de forma a derogar os efeitos da *Convenção de Haia*<sup>45</sup>, desde que a *lex fori* o permita.

---

<sup>45</sup> “A question of particular importance with regard to traffic accidents is whether parties may choose the applicable law in those member states of the Rome Convention which are also parties to the Hague Convention. The Hague Convention itself does not contain any explicit provision on party autonomy, not even *ex post*. According to the explanatory report to this convention, the question should not be answered in the negative, but rather be left to the *lex fori*. Accordingly, the Highest Courts of France and Austria have decided that parties may choose the applicable law in accordance with domestic PIL rules even in cases falling within the scope of the Hague Convention. It has been argued in the Austrian literature that Article 14 of the Rome II Regulation may be used in the same way to supplement and in effect derogate the Hague Convention.” - HEIN, Jan von. “Article 4 and Traffic Accidents.” In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pág. 170.

## Regra geral do Regulamento Roma II

Após estas informações todas, ainda não se referiu o que é imprescindível retirar do Roma II. A solução apresentada de forma a unificar e abolir dúvidas que pairavam quanto à Lei aplicável, reside no art. 4.º. Esta norma indica que é a Lei do lugar do dano. Logo, os tribunais competentes para julgar um litígio serão os tribunais do Estado onde ocorreu o dano<sup>46</sup>. No caso dos acidentes de viação e da responsabilidade do condutor, aplicar-se-ão as normas do Estado onde ocorrer o acidente<sup>47</sup>. Note-se que no presente regulamento existem regras de conflito especiais<sup>48</sup>. A primeira refere-se a uma conexão especial quando o Agente e o Lesado têm a mesma residência habitual. No momento da ocorrência do dano. É aplicável a Lei, neste caso, a Lei desse mesmo país. A segunda é invocada apenas quando se resulte, de forma clara, uma conexão manifestamente mais estreita com outro país. Esta é aplicada nos casos de responsabilidade por factos ilícitos, pelo risco ou por factos lícitos, quando se verifique uma situação em que as partes tenham uma ligação mais vinculativa com aquele país que não seja o país de residência habitual.

Portanto, a regra estabelecida da conexão com o país do lugar onde o dano directo ocorreu é um avanço no sistema de responsabilidade objectiva. Contudo, Roma II não fornece uma definição concreta de dano. O art. 2.º dá uma definição muito ampla de dano<sup>49</sup>. Este é um elemento essencial para a determinação da responsabilidade extracontratual. Na parte final do n.º 1 do art. 4.º, retira-se que para efeitos de aplicação da norma apenas interessam os danos directos<sup>50</sup>. Simplificando, os danos indirectos não

---

<sup>46</sup> Existem normas de conflito especiais, mais concretamente no capítulo II do Regulamento, também quanto à responsabilidade extracontratual, ou seja, normas que regulam situações específicas. São elas as situações da responsabilidade por produtos defeituosos, os casos de violação de direitos de propriedade intelectual, a concorrência desleal e atos que restrinjam a livre concorrência e os danos ambientais e ainda, a ação coletiva. Essas mesmas normas estão elencadas nos arts. 5.º a 9.º do Regulamento. Como são normas aplicáveis a situações especificamente para aqueles casos não serão alvo deste estudo. Fica só uma pequena referência às mesmas para um melhor entendimento do Roma II.

<sup>47</sup> Visto ser o local onde ocorre o dano.

<sup>48</sup> Veja-se PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito Internacional Privado*. Vol. II. Coimbra: Almedina, 2009, págs 402 a 408 algumas considerações a respeito das regras especiais de conflitos.

<sup>49</sup> Leia-se: “dano abrange todas as consequências decorrentes da responsabilidade fundada em acto lícito, ilícito ou no risco, do enriquecimento sem causa, da *negotiorum gestio* ou da *culpa in contrahendo*.” – art. 2.º do Roma II.

<sup>50</sup> A comissão europeia atribui um sentido de dano indireto aos casos em que se verifica um “(...) prejuízo patrimonial consecutivo a um dano inicial sofrido pela vítima.” – Comissão Europeia, *Proposta de regulamento...*, p.12, *Apud* GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013. E ainda Judith Schacherreiter. «Rom II im Überblick» in *Rom II-VO, Neues Kollisionsrecht für auservertragliche Schuldverhältnisse*, von Daphne Beige, Caroline Graf-Schimek, Andrea Grubinger,

serão tidos em conta. Um exemplo de um dano direto será aquele em que um português que sofre um acidente em França por um espanhol, será em Portugal avaliado e tratado medicamente. Assim, e segundo o *Considerando 17*, a Lei aplicável é com base no local onde ocorreu o dano direto sem ter qualquer consideração o país onde possa ocorrer o dano indireto. Apenas é tido em conta o dano infligido ao património ou à pessoa<sup>51</sup>. Jan von Hein afirma que o art. 4.º do Roma II fala apenas no lugar do dano e não em lesão, visto isto, não se devem confundir os dois termos. O fator de ligação é o local onde ocorreu o dano<sup>52</sup>. Por isso, e de forma a garantir a previsibilidade e um equilíbrio razoável para ambas as partes<sup>53</sup>, Roma II optou por escolher o *Dano Direto*, ou seja, a Lei do local onde ocorre o acidente de viação. No caso *supra* apresentado, será a Lei Francesa. O recurso à Lei do lugar do dano é suficiente para estabelecer um equilíbrio entre os interesses do Lesado e do Lesante<sup>54</sup>. Existem alguns fundamentos que justificam o recurso à Lei do lugar do dano. Trata-se do equilíbrio entre os interesses do Lesado e do alegado Responsável. É apropriada para a proteção do Lesado e é razoável o suficiente para o agente poder prever o dano ocorre naquele país e pode ter em conta só as regras da sua lei. Ora, isto aplicado ao caso em estudo, cria uma certeza para os condutores e também para as seguradores quando se pretende determinar a responsabilidade do agente causador do dano. Também cria uma garantia de celeridade quanto ao processo, pois se já se tiver determinado a Lei aplicável ao caso irá desenrolar-se de forma mais rápida o apuramento da responsabilidade e consequentemente a restauração natural, se possível, e se verificável no país em

---

Judith Schacherreiter, Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wein, 2008, pp. 4-5, *Apud* GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013.

<sup>51</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO, Coimbra: Almedina, 2008, pág. 1608.

<sup>52</sup> Veja-se o exemplo dado por este autor: “if a person is injured by na accident that takes places in state A, but dies afterwards in a hospital in state B, it is submitted that the relevant “damage” within the meaning of Article 4(1) of the Rome II Regulation was suffered in State A where the victim’s bodily integrity was harmed.” - HEIN, Jan von. “Article 4 and Traffic Accidents.” In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY, 153-173. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pág. 159.

<sup>53</sup> Cfr. Considerando 16.

<sup>54</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO, Coimbra: Almedina, 2008, pág. 1607.

questão. Esse é, presumidamente, o princípio regra, pois todos os Lesados em acidentes de viação quererão assegurar o seu estado igual ao anterior do facto lesivo.

Analisemos agora as vantagens da Lei do lugar do dano enquanto regra geral do Roma II. Uma delas é a resolução invariável da questão quando o dano é a ideia de previsibilidade. Concretizemos. Se o dano ocorre de forma involuntária e imprevista, como é o caso dos acidentes de viação, o próprio dano também assim será. Assim, a aplicação da Lei do lugar do dano deve estar dependente da previsibilidade do efeitos do comportamento lesivo<sup>55</sup>. Deve-se sempre atender à Lei do lugar do dano de forma a garantir uma previsibilidade. Se estivermos com muitas dúvidas e atendermos a outros fatores determinantes de responsabilidade poderá ser destruída a certeza jurídica que Roma II quer criar. Por isso, a aplicação da Lei do lugar do dano, uma vez que é o local onde se verificou a ocorrência do facto lesivo, é a única razão atendível. Concordamos com a aplicação das exceções previamente referidas. Estas raras e de muita coincidência. Contudo devem ser respeitadas, assim como a regra geral. De modo a facilitar e eliminar qualquer dúvida que possa existir, Roma II, no *Considerando 17*, afirma que mesmo que se verifiquem consequências indiretas do dano em países distintos que o país onde ocorreu o dano, será aplicável sempre a Lei do país onde ocorreu o dano.

Os danos que se tenham infligido, seja no património ou à própria pessoa, para efeitos de determinação da Lei competente, é onde se verifique a ocorrência do dano, ou seja, onde o dano tenha sido infligido. No caso de acidentes de viação, é facilmente determinável o local onde se tenha infligido o dano. À partida não há nenhum que tenha as suas consequências indirectamente noutra país. Parece-nos que, este *Considerando 17*, dirá mais respeito aos casos de danos ambientais e não para os casos de acidentes de viação. Procura antes apurar a responsabilidade nos casos de acidentes de viação,

---

<sup>55</sup> Na opinião da Doutora Anabela Gonçalves: “(...) incomoda, nestas circunstâncias, a responsabilização do agente, até porque gera a falta de confiança nos padrões de licitude e nas normas do Estado de actuação. É precisamente este argumento que leva Wengler a negar colocar em igualdade o lugar do comportamento e o lugar do dano, não podendo este ser equiparado àquele, como elementos de determinação da lei aplicável (...) Na realidade, temos dúvidas em aceitar que alguém seja condenado por um acto que é lícito no país da conduta, não o sendo no lugar do dano, sobretudo nas situações de responsabilidade não intencional e nas situações em que o agente consegue prever as consequências do seu comportamento nesse país.” GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág. 363.

aplicando a Lei do país onde tenha ocorrido o dano. Não se encontra nenhuma situação em que se verifiquem consequências indirectas noutra país para estes casos.

Existe a possibilidade da regra geral ser afastada mediante a convenção das partes. Outra questão que se coloca é se existe a possibilidade de se fazer uma aplicação analógica para os casos em que o Lesado e o Lesante tenham residência habitual em Estados que se verifique uma semelhança na Lei. Lima Pinheiro afirma que sim. Segundo as regras estabelecidas na exceção prevista no art. 4.º, n.º<sup>56</sup>. Isto só é possível quando exista uma conexão manifestamente mais estreita com outro Estado<sup>57</sup>. No artigo 45.º do Código Civil<sup>58</sup> podemos encontrar as soluções de conflitos de normas que o Legislador Português criou para resolver estas situações de transnacionalidade. No n.º3 deste mesmo artigo retira-se que será tido em conta a nacionalidade ou a residência habitual quando estes se encontrem num país terceiro<sup>59</sup>. Já Roma II fala apenas em aplicar a Lei onde ocorreu o dano. Veja-se o seguinte exemplo: um português, residente em França, tem um acidente com outro português residente em Espanha. Se aplicássemos as regras do artigo 45.º veríamos-nos obrigados a aplicar a Lei portuguesa devido à nacionalidade de ambos. Roma II dirá que será aplicada a Lei do local onde ocorreu o dano.

O art. 4.º, n.º2, refere um elemento de conexão pessoal com um Estado<sup>60</sup>. Lima Pinheiro afirma que o elemento com mais conexão pessoal é a residência habitual comum, em comparação com a nacionalidade. Por outro lado, não acha que a nacionalidade seja um elemento de conexão importante nesta matéria de responsabilidade extracontratual. Veja-se este exemplo: dois portugueses têm um

---

<sup>56</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO, 1593 a 1639. Coimbra: Almedina, 2008, página 1609.

<sup>57</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO, 1593 a 1639. Coimbra: Almedina, 2008, pág. 1610.

<sup>58</sup> Doravante CC.

<sup>59</sup> Leia-se no art. 45.º, n.º 3: “se, porém, o agente e o lesado tiverem a mesma nacionalidade, ou na falta dela, a mesma residência habitual, e se encontrarem ocasionalmente em país estrangeiro, a lei aplicável será a da nacionalidade ou a da residência comum, sem prejuízo das disposições do Estado local que devam ser aplicadas indistintamente a todas as pessoas.”

<sup>60</sup> Também conhecido como a doutrina da “*the most significant relationship*”. Veja-se o caso *Babcock v. Jackson*, *apud*. PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO, 1593 a 1639. Coimbra: Almedina, 2008, pág. 1609.

acidente em Espanha, mas um deles reside em França. Pinheiro afirma que é mais significativa a conexão com o Estado do efeito lesivo.

Quando exista uma pluralidade de agentes ou lesados em que simplesmente dois ou três têm uma residência habitual comum, este autor afirma que se deve aplicar a regra geral. Se assim não fosse seria necessário aplicar as diversas Leis provenientes do mesmo dano<sup>61</sup>.

Por isso, e a título de concluir, é preciso ter em conta que estas regras gerais só serão relevantes quando não se esteja perante uma situação que se enquadre nas regras especiais que iremos posteriormente analisaremos.

Segundo as regras auxiliares para a interpretação e aplicação do Regulamento, presentes nos capítulos V e VI do mesmo, o art. 17.º deste, afirma que deve respeitar as regras de segurança e de comportamento<sup>62</sup> que estão em vigor no momento em que se encontra a circular num país diferente do seu, ou da sua residência habitual. Quer isto dizer que se deve ter em conta essas mesmas normas no momento da determinação da responsabilidade. Só assim se poderá atingir um equilíbrio razoável entre as partes. Leia-se o exemplo dado por Lima Pinheiro: *“se um tribunal italiano é chamado a pronunciar-se sobre uma pretensão indemnizatória resultante de um acidente de viação ocorrido em França que apenas envolveu pessoas residentes habitualmente em Itália, é aplicável a Lei italiana (art. 4.º/2), mas não devem ser utilizadas as regras de trânsito francesas para determinar quem é responsável pelo acidente?”*<sup>63</sup>. O art. 17.º diz que, ao avaliar o comportamento da pessoa em que se averiguar a responsabilidade, é tido em conta, na matéria de facto, as regras de segurança e de conduta que se encontram em vigor no lugar e no momento em que ocorre o facto originador de responsabilidade<sup>64</sup>. Significa que o agente deve ter em conta as regras de conduta e de segurança que se apliquem no país em que atua.

---

<sup>61</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO. Coimbra: Almedina, 2008, págs 1605 e ss.

<sup>62</sup> Deve-se entender como todas as regras relacionadas com a segurança e a conduta. É óbvio que se deve incluir as regras relativas à segurança rodoviária em caso de acidente de viação. Não só as normas proibitivas mas também as prescritivas e ainda as permissivas que podem originar algum dano (Cfr. Considerando 34 do Regulamento. PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito Internacional Privado*. Vol. II. Coimbra: Almedina, 2009, págs. 396 e 397.

<sup>63</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito Internacional Privado*. Vol. II. Coimbra: Almedina, 2009, págs. 396 e 397.

<sup>64</sup> Veja-se também o art. 7.º da Convenção de Haia sobre a Lei aplicável aos Acidentes de Viação.

Outra regra auxiliar encontra-se no art. 18.<sup>o65</sup> que permite a possibilidade de demandar diretamente o segurador do responsável, mas apenas nos casos em que a Lei aplicável o permita<sup>66</sup>. Nos casos de acidentes de viação é prática corrente que seja um terceiro, as seguradoras, a pagar o ressarcimento dos danos<sup>67</sup>. Esta norma regula a possibilidade inerente a qualquer lesado, pois se assim não for este poderá não ver ressarcidos os danos de forma célere ou que não sejam ressarcidos de qualquer forma. Principalmente nos casos em que o lesante seja uma entidade desconhecida. Porque, somos da opinião que se existe a possibilidade de demandar o segurador do responsável, também se deveria possibilitar o recurso aos fundos de garantia. Claro que existe essa possibilidade na *Directiva* relativa aos seguros de responsabilidade. Contudo, ainda é preciso que cada Estado transponha a mesma. Se não se verificar, o lesado, enquanto terceiro estranho àquele mesmo Estado, nada poderá fazer contra este por não transpor a *Directiva*. Apenas os cidadãos daquele Estado. Ora é urgente e iminente que se possibilite, através de legislação de aplicação imediata e sem necessidade de transposição para o Direito interno, demandar diretamente o segurador ou o fundo de garantia, a fim de se criar uma garantia na pessoa do Lesado e a certeza jurídica nas decisões vindouras. No entanto, a própria norma faz referência à Lei aplicável ao contrato de seguro<sup>68</sup>. Nos casos dos acidentes de viação será, para além do Regime do Contrato de Seguro, preciso ter em conta o Decreto-Lei que regula o seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel<sup>69</sup>. Isto significa que há uma conexão alternativa e não oferece a solução quanto à entidade que deva fazer a escolha. O Regulamento transparece as intenções da comissão, pelo que a resposta será a aplicação da Lei processual da Lei designada por Roma II, ou seja a Lei onde ocorreu o dano<sup>70</sup>.

---

<sup>65</sup> Leia-se o art. 18.º: “O lesado pode demandar diretamente o segurador do responsável pela reparação, se a lei aplicável à obrigação extracontratual ou a lei aplicável ao contrato de seguro assim o prever.”.

<sup>66</sup> PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO, 1593 a 1639. Coimbra: Almedina, 2008, pág. 1629.

<sup>67</sup> HEIN, Jan von. “Article 4 and Traffic Accidents.” In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pág. 172.

<sup>68</sup> Veja-se o Decreto-Lei 72/2008 de 16 de Abril quanto ao Regime do Contrato de Seguro.

<sup>69</sup> Decreto-Lei 291/2007 de 21 de Agosto. Note-se que este decreto faz referência à transposição da Diretiva n.º 2005/14/CE (codificada pela Diretiva 2009/103/CE).

<sup>70</sup> HEIN, Jan von. “Article 4 and Traffic Accidents.” In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pág. 172.

## *Normas de conflito especiais – A responsabilidade resultante de acidentes de viação*

“A especialização da norma de conflitos é um movimento atual, que prolifera nas mais recentes codificações de DIP<sup>71</sup>. A justificação, no plano de regulamentação das relações plurilocalizadas, reside na inadequação da norma de conflitos geral para regular situações específicas que contêm particularidades e que, por isso mesmo, exigem um tratamento diferente.”<sup>72</sup>.

A questão coloca-se na averiguação de que a regra geral já é inadequada. Anabela Gonçalves afirma que esse momento ocorre quando “a lei designada já não é mais próxima da situação, numa norma de carácter puramente localizador. (...) também não será mais adequada quando, na situação a regular, existem interesses a salvaguardar e políticas legislativas a repercutir na configuração específica da norma de conflitos substancial ou material, no plano da justiça material do DIP (...)”<sup>73</sup>. Roma II não é exceção. Como vimos, tem uma regra geral, mas também tem regras especiais presentes ao longo do Regulamento. É o caso da responsabilidade por produtos defeituosos, ilícitos decorrentes de concorrência desleal, violação dos Direitos de Propriedade Intelectual, e danos ambientais.

Uma das vantagens da criação de uma regra especial é a apropriação das regras para um tipo de ilícito específico. Acidentes de viação não são exceção. Roma II não prevê uma especialização quanto a esta matéria. Existem diversas normas especiais que regulem esta matéria. Veja-se por exemplo, a Lei de DIP Suíça, no seu art. 134º. Veja-se também o art. 99.º, §2 (5) do Código de DIP Belga. Estas duas normas fazem a sua remissão para a *Convenção de Haia* que regula a matéria de acidentes de viação<sup>74</sup>. Questionamos, assim, se a regra geral é competente para regular estas situações. Normalmente pode-se dizer que há uma relação de Lesante e Lesado e, através dela, uma coincidência quanto ao lugar do dano.

---

<sup>71</sup> Direito Internacional Privado.

<sup>72</sup> GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág. 179.

<sup>73</sup> GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág. 179.

<sup>74</sup> Referências ao Direito Suíço e Belga encontrados na tese de Doutoramento de Anabela Gonçalves - GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág. 206.

Analisemos um pouco a *Convenção de Haia*. Esta, no seu art. 3.º, determina uma regra geral que é a *lex loci delicti*. Nos casos de acidentes de viação não verificamos qual será a utilidade na criação de uma regra específica. Roma II oferece a solução da Lei onde ocorreu o dano. Nos casos que nos propomos a analisar, o dano ocorre no local onde se verificou a ocorrência do facto danoso. Não verificamos a utilidade da criação de uma norma especializada para estes casos. Quanto à seguradora, esta deverá ter um direito de regresso sobre o condutor do veículo. Se este caminho for possível de realizar, esta será a melhor solução e como tal consta no Roma II como regra geral. Ou seja, se a Lei do lugar da ocorrência do dano o previr, esta terá o seu direito ressarcido. Levanta-se outra questão pertinente. Se se puder falar em Direito de Regresso da seguradora perante o condutor nos casos em que não haja coincidência do proprietário com o condutor, será essa possibilidade facultada ao abrigo da Lei do lugar da ocorrência do dano? A resposta é a mesma, é afirmativa se a Lei do dano assim o previr. Deve ser prevista numa norma de aplicação geral para todos os Estados de forma a proteger o Lesado, que no caso em questão serão o proprietário do veículo e a pessoa que sofreu o dano. Anabela Gonçalves afirma que não consegue<sup>75</sup>.

Assim, após todo o exposto, somos da opinião de que a regra geral é mais do que suficiente para os casos de acidentes de viação<sup>76</sup>.

---

<sup>75</sup> “Ora, não conseguimos encontrar um motivo que justifique uma diferenciação de políticas e, por conseguinte, um tratamento conflitual diferenciado.” GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág. 209.

<sup>76</sup> Ja von Hein defende que as regras gerais que constam do Roma II são adequadas para os casos de acidentes de viação. - HEIN, Jan von. “Article 4 and Traffic Accidents.” In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pág. 173.

## *A relação com outros instrumentos de Direito Europeu ou Internacionais*

Uma situação importante que poderá criar algumas dúvidas é na relação em que Roma II poderá ser aplicável e exista também alguma convenção internacional. Imagine-se o caso em que ocorre um acidente de viação entre cidadãos europeus e que ambos os Estados de cada um tenha ratificado a *Convenção de Haia de 4 de Maio de 1971 sobre os acidentes de viação*. Fica só aqui a referência que o próprio Regulamento já previu estas situações no seu art. 28.º, bem como no *Considerando 35*. O legislador teve uma preocupação de não excluir a possibilidade de se aplicar normas de conflitos sobre obrigações extracontratuais dispersas noutras disposições de Direito Europeu<sup>77</sup>.

Infelizmente diversos autores foram uniformes na averiguação destas regras. Limitaram-se a confrontar com as normas europeias sobre o Comércio Electrónico, mais precisamente a Directiva sobre o Comércio Electrónico<sup>78</sup>. Relativamente à Directiva sobre o seguro de responsabilidade automóvel deixaremos para a parte em que iremos falar sobre a mesma.

No que concerne à *Convenção de Haia* sobre os acidentes de viação, é retirado do art. 28.º que se estabelecerá um critério de prioridade temporal. Veja-se o que este artigo diz: “1. O presente regulamento não prejudica a aplicação das convenções internacionais de que um ou mais Estados-Membros sejam parte na data de aprovação do presente regulamento e que estabeleçam regras de conflitos de Leis referentes a obrigações extracontratuais.”

Ou seja, prevalecem sobre o Roma II as Convenções Internacionais celebradas entre Estados-Membros e Estados terceiros que contenham normas de conflitos sobre obrigações extracontratuais<sup>79</sup>. Já quando se verificar que existam Convenções Internacionais que regulem as questões de responsabilidade extracontratual celebradas entre dois ou mais Estados-Membros, será dada a prioridade ao regime do Roma II. A *Convenção de Haia*, apesar de não estar em vigor no nosso país, tem o seu âmbito de

---

<sup>77</sup> Veja-se a situação da Directiva 2009/103/CE respeitante aos seguros de responsabilidade.

<sup>78</sup> Cfr. GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013, pág 241 e ss; PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO, 1593 a 1639. Coimbra: Almedina, 2008, pág 1631 e ss.

<sup>79</sup> Cfr. art. 28.º, 1 do Regulamento Roma II.

aplicação material coincidente com Roma II. Como se verá mais à frente, a *Convenção de Haia sobre a lei aplicável aos acidentes de viação*<sup>80</sup> é aplicável às situações em que se verifique uma plurilocalização de responsabilidade extracontratual. Mas também se verifica um sincronismo no âmbito de aplicação espacial quando comparada com o Regulamento Roma II. Ambos têm uma aplicação universal<sup>81</sup>. Esta coincidência espacial e material origina conflitos. Depressa poderão ocorrer situações em que se poderá verificar uma aplicação da *Convenção de Haia* e do Roma II. Assim é atribuída a prevalência às convenções por força do art. 28.º, n.º 1 do Regulamento Roma II.

Contudo, existe uma exceção presente no artigo 28.º n.º 2: “2. Todavia, entre Estados-Membros, o presente regulamento prevalece sobre as convenções celebradas exclusivamente entre dois ou vários Estados-Membros, na medida em que estas incidam sobre matérias regidas pelo presente regulamento.” É atribuído predomínio do Regulamento sobre as Convenções quando estas forem celebradas exclusivamente entre dois ou mais Estado-Membros, desde que as matérias estejam regidas pelo Regulamento.

---

<sup>80</sup> Cfr. art. 1.º da Convenção de Haia.

<sup>81</sup> Cfr. art. 11.º da Convenção de Haia.

Ver ainda HEIN, Jan von. “Article 4 and Traffic Accidents.” In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, pág. 155 e ss.

# Convenção de Haia sobre acidentes de viação

---

A *Convenção de Haia* sobre os acidentes de viação, datada de 4 de Maio de 1971, não foi ratificada por Portugal. Foi assinada a 4 de Maio de 1971, mas não foi ratificada, como tal, não produzirá efeitos no território português nem aos cidadãos portugueses<sup>82</sup>. Países como a Áustria, o Luxemburgo, Suíça ou a Espanha, e ainda a França, são alguns dos exemplos dos países que ratificaram esta convenção. No caso português, não se encontra uma justificação para a não ratificação da convenção. Podemos apresentar algumas vantagens para que se procedesse à ratificação da mesma.

A criação desta convenção tem como principal objetivo a unificação do direito de conflito dos Estados que são parte. Pois, em contraposição, as normas de conflito internas, presentes nos arts. 25.º a 65.º do Código Civil (doravante CC), cobrem o quadro das relações privadas internacionais no domínio civil, desde 1977, que à data eram consideradas modernas e evoluídas pela doutrina internacional-privatista. Contudo, verificou-se um progresso noutros sistemas de conflituais nacionais<sup>83</sup>, e hoje, por comparação com esses sistemas de conflitos de normas, o sistema de conflito de normas presente no CC revela-se insuficiente<sup>84</sup>.

Como se viu, a principal vantagem é a segurança e a certeza jurídica na determinação da Lei competente para determinar a responsabilidade em casos de acidentes de viação e uma maior previsibilidade. Não encontramos uma justificação plausível para a inércia do Estado Português quanto à ratificação. O mais certo é que esta tenha sido olvidada. Mas, em virtude de a Convenção ter entrado em vigor ao sexagésimo dia do terceiro instrumento de ratificação<sup>85</sup>, Portugal não terá ratificado a Convenção devido à alteração das regras de conflito de normas internas *supra* referidas.

---

<sup>82</sup> Cfr. [http://www.hcch.net/index\\_en.php?act=conventions.status&cid=81](http://www.hcch.net/index_en.php?act=conventions.status&cid=81), consultado no dia 08/06/2015.

<sup>83</sup> A título de exemplo, Lei de DIP Suíça de 1987, na Bélgica em 2004, Itália em 1995, entre outros.

<sup>84</sup> SOUSA, António Frada de. *Apontamentos das aulas de Relações Privadas Internacionais*. Porto, 2014.

<sup>85</sup> Cfr. art. 16.º da Convenção – “A presente Convenção entrará em vigor no sexagésimo dia após o depósito do terceiro instrumento de ratificação referido no segundo parágrafo do Artigo 16.

A Convenção entrará em vigor para cada Estado Signatário que ratificar subsequentemente ao sexagésimo dia após o depósito de seu instrumento de ratificação.”.

Além de ter aplicação prática para os casos específicos de responsabilidade civil em casos de acidente de viação<sup>86</sup>, este garante uma maior certeza na determinação dos casos em que se aplica. Veja-se a definição específica de acidente de viação: *acidente que envolva um ou mais veículos, sejam eles motorizados ou não, e ocorra em via pública. Seja em espaços abertos ao público, ou mesmo em espaços privados em que determinadas pessoas tenham acesso*. Se compararmos um pouco com Roma II, este não dá uma definição específica de um dos casos que mais ocorrem no mundo. Além disso, em espaços que sejam privados mas que apenas determinadas pessoas tenham acesso, como é o caso de garagens de um prédio, também não está regulado no Roma II. Repare-se que nestes espaços fechados e que apenas algumas pessoas têm acesso, se por ventura, se verificar que há um choque entre dois carros em que um será espanhol e outro português e ocorra num parque de um supermercado português, a Convenção tem a solução. É aplicada a Lei do Estado onde ocorreu o acidente<sup>87</sup>. Poderá afirmar-se que o local onde ocorre o acidente é o local onde se verifica o dano. Coincidência que já vimos anteriormente. Mas aqui não se levantam questões quanto aos danos diretos e indiretos. A Convenção é muito simplista na resolução da questão. É aplicável a Lei onde ocorreu o acidente, o que facilita o trabalho do julgador na medida em que não tem que averiguar qual será a Lei aplicável para os casos de indemnização por danos indiretos. É de enaltecer tal solução aplicada, pois com isto está a ter em consideração os interesses das partes, dando uma lufada de ar fresco para o acidentado que verá aplicada a Lei que lhe é conhecida e assim saberá com o que contar. Isto, é mais uma prova das vantagens que esta Convenção fornece. Outra solução idêntica é o caso em que ambos os veículos envolvidos no sinistro estão registados no mesmo Estado. Esta decisão volta-se com a mesma justificação. Se ambos os sinistrados têm o registo no mesmo Estado, não se justifica a aplicação da Lei do local do acidente. Para os casos em que o veículo envolvido num sinistro não tenha registo ou esteja registado em vários Estados, será aplicada a Lei do Estado que se verifique o seu estacionamento habitual. A justificação para esta mesma norma reside no facto da criação de uma maior certeza e conhecimento da Lei possivelmente aplicável. Com isto, o condutor do veículo saberá quais as consequências que lhe imputarão em caso de acidente. O Lesado saberá qual a

---

<sup>86</sup> Art. 1.º da Convenção de Haia.

<sup>87</sup> ARMSTRONG, Christopher S. “Scribd.” *Scribd*. 18 de Junho de 2015. <http://pt.scribd.com/doc/58400884/The-Hague-Convention-On-The-Law-Applicable-To-Traffic-Accidents-Search-For-Uniformity-Amidst-Doctrinal-Diversity#scribd>, pág. 7.

norma aplicável e onde demandar o Lesante para que este seja responsabilizado. E mesmo nos caos em que se veja necessário, o art. 9.º oferece uma solução de louvar.

Existe uma questão que não é resolvida pela convenção. Se existe uma possibilidade de escolha de Lei pelas parte. Esta não faz referência específica e a doutrina divide-se. Uma parte da doutrina acha que é excluída essa possibilidade, outra parte já considera plausível o acordo<sup>88</sup>. Nos casos de acidentes de viação, tal como se viu, não vemos uma aplicação prática pela partes, pelo que não será relevante.

A Convenção permite a possibilidade de exercer uma ação direta contra a seguradora, contudo, com uma ressalva. É preciso que a Lei aplicável nos termos dos artigos 3.º, 4.º, e 5.º prevejam essa possibilidade<sup>89</sup>. Ou seja, há uma limitação que poderá existir se a Lei do local do acidente, ou das outras situações prevista na Convenção, não prever essa possibilidade. Ora, em muitos casos poderá criar-se uma mora no processo. Somos da opinião que a própria Convenção deveria ter essa possibilidade consagrada. Contudo, não deixa de se gabar a mesma por permitir uma ação direta contra a seguradora e, nos casos em que a Lei interna não o permita, seja apurada a responsabilidade. Por isso, os interesses do Lesado<sup>90</sup> estão salvaguardados, ainda que de uma forma menos célere. Contudo, temos de verificar uma situação que fica salvaguardada pela Convenção. Veja-se que a Diretiva 2009/103/CE é uma disposição que deve ser transposta para o Direito Interno de um Estado. Nesta mesma norma comunitária existe a possibilidade de uma ação direta contra a seguradora. Ora, se se verificar a aplicação de uma Lei de um Estado-Membro, está salvaguardada esta possibilidade.

---

<sup>88</sup> GRAZIANO, Thomas Kadner. “BIICL.” *British Institute of International and Comparative Law*. 2008. [http://www.biicl.org/files/5200\\_graziano\\_27-09-10\\_biicl\\_1.pdf](http://www.biicl.org/files/5200_graziano_27-09-10_biicl_1.pdf), pág. 3.

<sup>89</sup> ARMSTRONG, Crhistopher S. “Scribd.” *Scribd*. 18 de Junho de 2015. <http://pt.scribd.com/doc/58400884/The-Hague-Convention-On-The-Law-Applicable-To-Traffic-Accidents-Search-For-Uniformity-Amidst-Doctrinal-Diversity#scribd>, pág. 21.

<sup>90</sup> Interesses que são semelhantes aos supra referidos quanto ao Roma II.

# Diretiva 2009/103/CE

---

A Diretiva Comunitária sobre a responsabilidade civil automóvel foi criada no âmbito de assegurar clareza e racionalidade. Por isso, procedeu-se a uma codificação de quatro Diretivas. A primeira, Diretiva 76/166/CEE, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil que resultava da circulação de veículos automóveis e à fiscalização do cumprimento da obrigação de segurar essa responsabilidade. A segunda, Diretiva 90/232/CEE refere-se à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil, também quanto à circulação de veículos automóveis. A terceira, Diretiva 84/5/CEE, refere-se à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao seguro de responsabilidade civil de circulação de veículos automóveis. Por fim, também com o mesmo motivo, a Diretiva 2000/26/CE. Estas quatro Diretivas tinham a mesma função e foram sofrendo diversas alterações ao longo do tempo. Procedeu-se à codificação destas bem como das Diretivas 2005/14/CE<sup>91</sup> e 200/26/CE, ambas relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis. A modo de robustecer e solidificar o mercado interno respeitante ao seguro automóvel, uma vez que este tem repercussões sobre a livre circulação das pessoas e veículos, bem como uma importância acrescida para os cidadãos europeus enquanto tomadores de seguros ou vítimas de acidentes de viação, procedeu-se à criação da Diretiva 2009/103/CE. A principal referência a fazer-se relativamente a esta Diretiva é a obrigação de constituição de um seguro automóvel<sup>92</sup> em todos os Estados-Membros<sup>93</sup>, quando se verifique que o estacionamento habitual desse se encontra no território de um Estado-Membro<sup>94</sup>. Quanto à aplicação da Diretiva, o art. 2.º indica que são aplicáveis aos veículos que tenham o seu estacionamento habitual num dos Estados-Membros. Existe uma exceção presente no art. 5.º da Diretiva. Ou seja, o art. 3.º pode não ser aplicado quando um Estado-Membro, em relação a certas pessoas, singulares ou

---

<sup>91</sup> Diretiva que alterava as Diretivas 72/166/CEE, 88/357/CEE, e 90/232/CEE.

<sup>92</sup> Recai sobre cada Estado-Membro, cujo estacionamento habitual se encontre num destes mesmo Estados, a conduta de assegurar que cada veículo tenha um seguro de responsabilidade civil quando esse mesmo veículo circula sobre o seu território.

<sup>93</sup> Cfr. art. 3.º e 5.º da Diretiva 2009/103/CE.

<sup>94</sup> Para que se entenda melhor o significado de estacionamento habitual veja-se o art. 1.º, n.º 4, alíneas a) a d) e os Considerandos 3 e 4, todos da Diretiva 2009/103/CE.

coletivas, sejam elas de Direito Público ou Privado, as elenque numa lista e notifique aos outros Estados-Membros e à Comissão. Aqui não faz qualquer menção a um critério ou requisito para que se possa derrogar esta obrigação. Deixa-se ao critério de cada Estado-Membro para decidir de livre vontade estes casos especiais. Na nossa opinião, não cremos que seja a conduta mais correta e mais equilibrada, pois devia-se limitar estes casos. Pois quando se verifique um acidente de viação com estes veículos é acionado o fundo de garantia automóvel. O Estado-Membro deve indicar a autoridade ou organismo que é responsável pelo pagamento da indemnização às pessoas lesadas<sup>95</sup>. Posteriormente, existe um direito de regresso do fundo de garantia, desse país onde ocorreu o sinistro, contra o país onde se verifica essa exceção da obrigação de seguro de responsabilidade.

No caso de acidente de viação, como devem proceder os lesados? No *Considerando 30 a 32* da Diretiva encontra-se a resposta. O artigo 11.º da Diretiva indica que em caso de litígio sobre qual o organismo responsável pela função reparadora e/ou indemnizatória recai sobre o segurador no Estado-Membro em que tiverem o seu domicílio<sup>96</sup>. Contudo, em termos práticos generalistas, os Lesados por um acidente de viação deverão introduzir um pedido de indemnização no Estado-Membro de residência, junto de um representante para sinistros que é designado pela empresa de seguros da parte responsável pelo acidente. Contudo, não é prejudicado o direito de regresso entre este organismo e o responsável pelo sinistro. Isto terá uma função preventiva para os condutores menos habilitados.

Uma menção a ser feita é quanto aos veículos furtados ou obtidos por meios violentos<sup>97</sup>. O organismo referido no art. 10.º da Diretiva é o responsável, em substituição da seguradora, pelos casos previstos no n.º 1 do art. 13.º. Nestes casos não há possibilidade de direito de regresso se o veículo tiver o seu estacionamento habitual num outro Estado-Membro, contra qualquer organismo desse mesmo Estado-Membro.

Imagine-se que um carro com estacionamento habitual em Espanha atropela um peão em Portugal. O organismo português será o substituto da seguradora, e consequentemente este não terá direito de regresso contra o organismo Espanhol. Em

---

<sup>95</sup> Indica o organismo responsável no país em que ocorreu o sinistro.

<sup>96</sup> O fundamento recai também sobre a alínea b) do n.º 1 do art. 9.º do Regulamento (CE) n.º 44/2001, datado de 22 de Dezembro de 2000.

<sup>97</sup> Cfr. art. 13.º, n.º 2 da Diretiva.

nossa opinião isto é deveras assustador, pois esta situação não pode criar uma descompensação para o organismo português. Deveria haver a possibilidade de *Direito de Regresso*, pois o organismo português em nada deveria ser responsável pelos cidadãos que estão sob a jurisdição de outros Estados. Concorda-se com a indemnização de modo a criar celeridade no processo e evitar que se prolongue por longos períodos de tempo uma decisão final. Contudo, deveria ser comunicado ao Estado espanhol essa mesma situação para que se proceda a uma investigação do responsável de modo a que possa mover uma ação de *Direito de Regresso* contra o mesmo. Mas essa mesma ação já deveria ocorrer entre o organismo espanhol e o responsável pelo furto, uma vez que o organismo português será a entidade mais sofredora nestes casos. Todas estas referências fazem alusão ao Direito Nacional. Estas não especificam qual a aplicar ao caso concreto. Essa função recairá sobre Roma II. Contudo, não é possível retirar que a seguradora possa excluir a sua responsabilidade mediante uma disposição legal nacional ou uma cláusula que o permita em virtude do objetivo da proteção das vítimas<sup>98</sup>. Mais se poderá dizer que não é permitida as situações em que a legislação nacional preveja uma limitação ou exclusão de modo desproporcionado, quando se invoque a contribuição de um passageiro para a proporção do dano sofrido<sup>99</sup>.

Por isso, para determinar qual será aplicável, recorre-se a este Regulamento para determinar a Lei de que país será aplicado para determinar a responsabilidade. Por isso, esta mesma norma poderia ser alvo de uma reformulação com o que fora previamente exposto.

O art. 16.º poderá induzir em erro quanto aos prazos para a comunicação do sinistro. Os 15 dias que são referidos neste mesmo art. dizem respeito ao prazo dado às seguradoras quando o tomador do seguro requer uma declaração relativa aos sinistros

---

<sup>98</sup> Ver ponto 29 do acórdão do TJUE, *proc. C-484/09 de 17 de Março de 2011* – “Assim, atento o objectivo de protecção das vítimas, que foi reiteradamente afirmado nas directivas em causa, o Tribunal de Justiça declarou que o artigo 3.º, n.º 1, da Primeira Directiva se opõe a que a seguradora da responsabilidade civil resultante da circulação dos veículos automóveis possa invocar disposições legais ou cláusulas convencionais para recusar indemnizar os terceiros de um acidente causado pelo veículo segurado (v., neste sentido, acórdãos, já referidos, Ruiz Bernáldez, n.º 20, e Candolin e o., n.º 18).”

Ver ainda o acórdão do TJUE, *proc. C-442/10 de 1 de Dezembro de 2011*, quanto à interpretação dos arts. 12.º e 13.º da Directiva 2009/103/CE.

<sup>99</sup> Ver ponto 30 do acórdão do TJUE, *proc. C-409/09 de 09 de Junho de 2011* - “O Tribunal de Justiça concluiu assim que os artigos 2.º, n.º 1, da Segunda Directiva e 1.º da Terceira Directiva se opõem a uma regulamentação nacional que permite excluir ou limitar de modo desproporcionado, com fundamento na contribuição de um passageiro para a produção do dano que sofreu, a indemnização coberta pelo seguro automóvel obrigatório (acórdão Candolin e o., já referido, n.º 35). Esta solução foi confirmada no acórdão Farrell, já referido (n.º 35).”

que envolvam a responsabilidade civil, provocados pelo veículo coberto por um seguro. A única aplicação prática que se encontra para este mesmo art. São os casos em que o tomador do seguro queria essa mesma informação para fazer uso dela numa negociação ou prova de que aquele mesmo veículo não teve acidentes nos últimos cinco anos de vida ou mesmo a prova de que o condutor habitual daquele veículo, sendo a mesma pessoa, não teve acidentes e pretenda assim negociar um prémio anual mais baixo. Não há qualquer referência a um prazo para comunicação de um sinistro automóvel ao segurador.

Por fim, o Direito de ação direta, está presente no art. 18.º. Esta a possibilita o Lesado de demandar diretamente a empresa de seguros que cubra a responsabilidade civil do responsável. Nos casos de acidentes de viação automóvel transnacionais após a determinação da responsabilidade mediante a aplicação da lei do país competente conforme as regras do Roma II, será a vez de se proceder à notificação do segurador para ressarcir os danos sofridos com o sinistro. Também nesta norma não há mais nada a acrescentar, pelo que ficaremos pela sua referência. Contudo, mais uma vez, prazos ou forma de comunicação são deixadas à margem. Seria melhor que a Diretiva apresentasse uma forma de comunicação e os prazos para tal de maneira a garantir uma uniformidade no território europeu. É de aplaudir o prazo estipulado de três meses a contar da data em que a pessoa lesada apresenta o seu pedido indemnizatório, diretamente à empresa de seguros da pessoa que tiver causado o acidente. A justificação que parece mais plausível, para essa estipulação de três meses, é para os casos em que ambas as partes dos sinistros não consigam entrar em acordo amigável e como tal é preciso averiguar os dados do sinistro numa espécie de “mata-mata” quanto ao apuramento do responsável causador do dano. Aqui, mais uma vez se poderá verificar uma aplicação prática conjunta do Roma II com esta Diretiva. Após a averiguação da responsabilidade irá proceder-se à aplicação da Diretiva quanto às regras do segurador e da indemnização. Salienta-seo art. 24.º da Diretiva. Nos casos em que não haja acordo fundamentado no prazo de três meses, ou nas situações previstas na alínea b) do art. 24.º, deverá proceder-se à notificação do organismo de indemnização responsável, a apresentar no Estado-Membro onde residem<sup>100</sup>. A impossibilidade de apresentar qualquer pedido de indemnização junto deste organismo, caso se tenha tentado

---

<sup>100</sup> Cfr. art. 24.º, n.º 1 da Diretiva.

diretamente a empresa de seguros à partida poderia considerar-se excessivo. No entanto, é válido tal requisito. Evita-se uma fraude em tentar obter duas indemnizações. Na nossa opinião é possível requerer uma indemnização junto deste organismo quando não se obtenha uma resposta da seguradora, ou qualquer comunicação de receção deste mesmo pedido, num prazo de trinta dias, que parece mais do que suficiente. Por isso, de modo a evitar atrasos deve-se poder requerer a este organismo a indemnização pretendida. Contudo, deve recair-se sobre o Lesado o ónus da prova da falta de resposta do pedido de indemnização apresentado à Seguradora.

Repare-se que a Diretiva apenas terá uma aplicação prática conjugada com o Roma II, embora que com papéis diferenciados. A Diretiva veio assegurar a realização dos interesses dos Lesados. Criou-se assim, uma garantia e por sua vez, uma certeza jurídica do ressarcimento dos prejuízos sofridos. Para o Lesante, cria-se uma segurança e garantia jurídicas na medida em que possibilitam uma ajuda em imprevistos que o possam avassalar em certos momentos. Mas a conjugação destas duas normas comunitárias apenas se verifica uma aplicação cronológica. Quer isto dizer que se aplicará Roma II para determinação da responsabilidade do Lesante. Para tal, recorre-se às regras presentes no Direito Interno do Estado onde ocorrer o dano. *À posteriori*, será aplicada as regras da Diretiva para que os danos sejam ressarcidos e colocados os Lesados na posição que estavam no momento anterior da ocorrência do acidente.

# Conclusões

---

A título de não nos alongarmos em demasiado no trabalho é preciso concluir. Como vimos ao longo deste estudo, foi possível apurar a eficácia do Regulamento Roma II, mediante a sua aplicabilidade universal, ou seja, aplicável para todos os Estados-Membros. Contudo, não se fica por aqui. O carácter universal afirma a aplicação da Lei indicada mesmo que a Lei de um Estado terceiro. Roma II é crucial para a resolução de conflitos de normas, nos casos de responsabilidade extracontratual. As suas regras gerais, constantes no art. 4.º, são mais do que suficientes para os casos de acidentes de viação. O que não se releva a criação de normas especiais. Também não concordamos com a união dos dois Regulamentos, Roma I e Roma II, uma vez que estes não são confundíveis quanto ao seu âmbito de aplicação. Relembramos que a relação de Roma II com a Diretiva 2009/103/CE é estanque. A Diretiva irá harmonizar as regras quanto aos seguros, mas terá a sua aplicabilidade prática posterior à determinação da responsabilidade, com o recurso ao Roma II. Como se constatou, poderá existir uma perfeita harmonia entre o Regulamento Roma II e a Diretiva. Aquando da verificação da responsabilidade, em casos de acidentes de viação, poderá posteriormente intentar-se um pedido contra a seguradora responsável. Com a livre circulação de pessoas e trabalhadores, com os negócios a aumentarem cada vez mais a nível transnacional, ainda que a nível turístico, os acidentes irão sempre ocorrer. O objetivo da criação de uma maior certeza da Lei aplicável aos casos de acidentes transnacionais, a aplicação das regras gerais com a alusão à Lei de um Estado-Membro onde ocorreu o dano é suficiente.

Relativamente aos casos em que se verifica uma simultânea aplicabilidade entre *Roma II* e a *Convenção de Haia*, esta está resolvida pelas regras presentes no artigo 28.º daquele. Contudo, não há uma solução específica na Convenção quanto à autonomia da vontade das partes na escolha de Lei. Como vimos, nos casos de acidentes de viação, será feita *ex post* e deve-se recorrer à Lei designada para saber se as partes podem acordar ou não. Os interesses das partes podem ser cruciais para a escolha. Valorarão as vantagens que a Lei escolhida apresentará. Para o Lesado será o valor da indemnização. Já no que toca ao Lesante será o conhecimento da Lei aplicável. Note-se que no caso

dos tribunais portugueses, os valores das indemnizações não tendem a ser muito elevados. Pelo que, no caso apresentado, certamente que será a Lei francesa a aplicar-se.

Como se viu, não há qualquer fundamento para uma união dos dois regulamentos que regulem a Responsabilidade. Uma vez que ambos regulam matérias distintas e são estanques, não se justifica que essa união ocorra. Roma II apresenta-se como um Regulamento competente para a função. Os acidentes de viação caem no âmbito de aplicação de Roma II, independentemente da não existência de uma regra específica no mesmo. Visto isto, pode-se afirmar, que o Regulamento é recente. No entanto, não vemos qualquer carecimento de uma alteração futura de modo a melhor a aplicação deste.

# Bibliografia

---

ARMSTRONG, Christopher S. “Scribd.” *Scribd*. 18 de Junho de 2015.  
<http://pt.scribd.com/doc/58400884/The-Hague-Convention-On-The-Law-Applicable-To-Traffic-Accidents-Search-For-Uniformity-Amidst-Doctrinal-Diversity#scribd> (acedido em 19 de Junho de 2015).

COSTA, Mário Júlio de Almeida. *Direito das Obrigações*. Coimbra: Almedina, 2009.

GONÇALVES, Anabela Susana de Sousa. “A responsabilidade civil extracontratual em direito internacional privado - breve apresentação das regras gerais do Regulamento (CE) n.º 864/2007.” In *Scientia Iuridica*. s.d.

—. *Da Responsabilidade Extracontratual em Direito Internacional Privado - A Mudança de Paradigma*. Coimbra: Almedina, 2013.

GRAZIANO, Thomas Kadner. “BIICL.” *British Institute of International and Comparative Law*. 2008. [http://www.biicl.org/files/5200\\_graziano\\_27-09-10\\_biicl\\_1.pdf](http://www.biicl.org/files/5200_graziano_27-09-10_biicl_1.pdf) (acedido em 19 de Junho de 2015).

HEIN, Jan von. “Article 4 and Traffic Accidents.” In *The Rome II Regulation on the Law Applicable to Non-Contractual Obligations - A New International Litigation Regime*, de John AHERN e William BINCHY, 153-173. Leiden - Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2009.

OLIVEIRA, Elsa Dias. *Da Responsabilidade Civil Extracontratual por Violação de Direitos de Personalidade em Direito Internacional Privado*. Coimbra: Almedina, 2011.

PINHEIRO, Luís de Lima. *Direito Internacional Privado*. Vol. II. Coimbra: Almedina, 2009.

—. *Direito Internacional Privado*. Vol. I. Coimbra: Almedina, 2008.

PINHEIRO, Luís de Lima. *O Direito de conflitos das obrigações extracontratuais entre a comunitarização e a globalização - Uma primeira apreciação do Regulamento Comunitário Roma II*. Vol. II, em *Estudos em honra do Professor Doutor José*

*Oliveira Ascensão*, de Luís de Lima PINHEIRO, 1593 a 1639. Coimbra: Almedina, 2008.

SOUSA, António Frada de. *Apontamentos das aulas de Relações Privadas Internacionais*. Porto, 2014 (Texto policopiado).



# Conteúdo

---

Agradecimentos	7
Introdução	9
Regulamento Roma II	12
Breve introdução ao regime – Âmbito de aplicação	12
A falta de definição de extracontratualidade	13
Os interesses em causa	18
A autonomia das partes	22
Regra geral do Regulamento Roma II	26
Normas de conflito especiais – A responsabilidade resultante de acidentes de viação	32
A relação com outros instrumentos de Direito Europeu ou Internacionais	34
Convenção de Haia sobre acidentes de viação	36
Diretiva 2009/103/CE	39
Conclusões	44
Bibliografia	46
Conteúdo	49