

Tabela Prática da Comissão de Arbitragens

DEFINIÇÕES

Faixa de rodagem

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

Linha de trânsito

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

Eixo médio

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

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

Ponto de colisão

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

Terços dianteiro, lateral e traseiro

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

Veículo atrelado a um tractor.

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

CASO 1.

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

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

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

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

100% de A;

100% de B;

100% da retaguarda de C.

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

100% dos danos de A;

100% dos danos da retaguarda de B;

20% dos danos da frente de B;

20% dos danos da retaguarda de C.

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

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

CASO 2.

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

CASO 3.

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

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

CASO 4.

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

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

CASO 5.

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

CASO 6.

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

CASO 7.

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

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

CASO 8.

Os riscos que a saída do estacionamento arrasta consigo exigem do condutor que a pratique com as maiores cautelas.

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

CASO 9.

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

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

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

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

CASO 10.

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

CASO 11.

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

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

CASO 12.

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

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

CASO 13.

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

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

CASO 14

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

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

CASO 15

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

CASO 16

Os comentários feitos no CASO 13, ajustam-se inteiramente a esta.

CASO 17

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

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

CASO 18

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

CASO 19.

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

CASOS 20 E 21.

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

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

CASO 22.

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

CASO 23.

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

CASO 24.

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

CASO 25.

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

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

CASO 26.

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

CASO 27.

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

CASO 28.

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