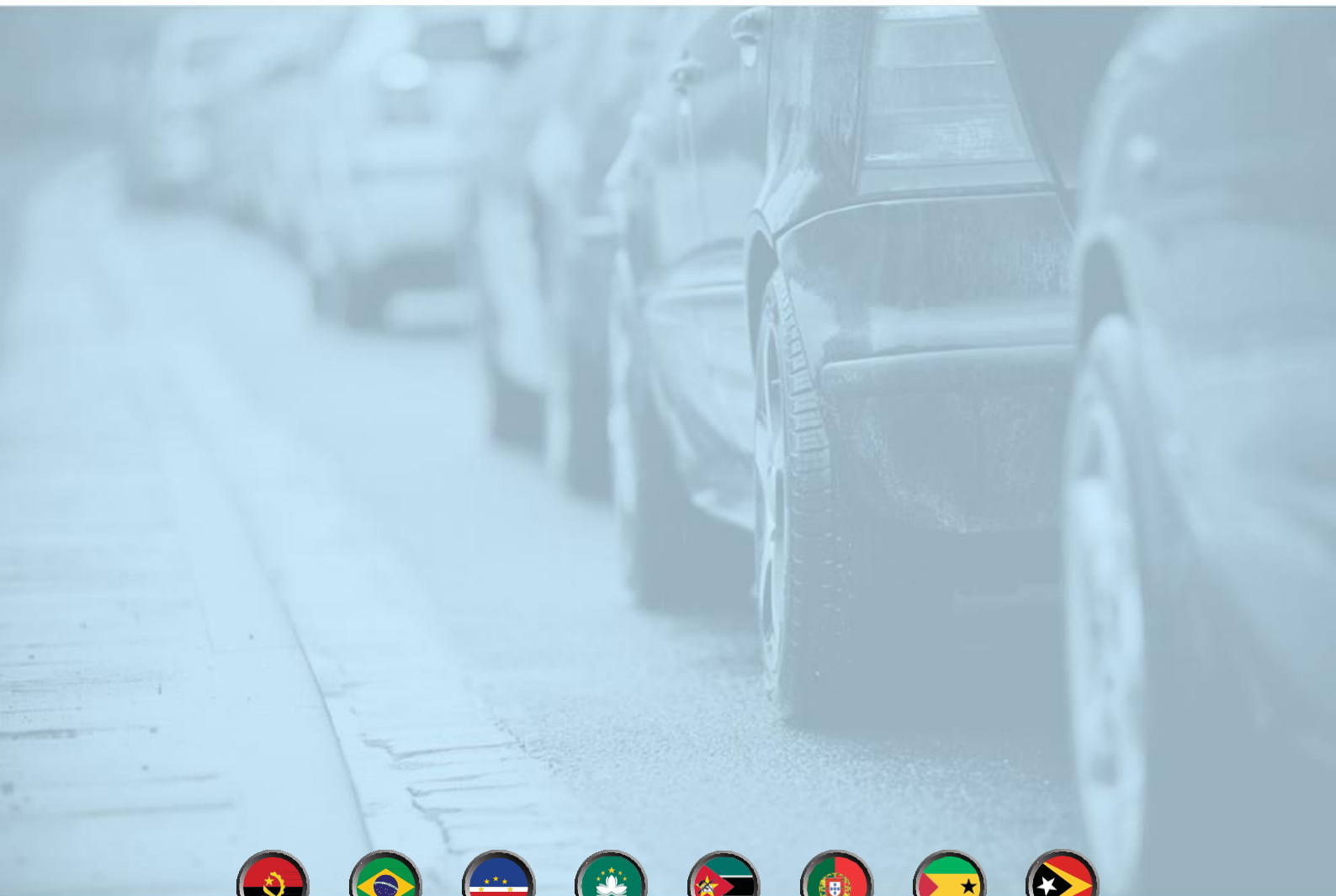




ASEL

ASSOCIAÇÃO DE SUPERVISORES
DE SEGUROS LUSÓFONOS

Relatório sobre Sustentabilidade dos mecanismos de proteção dos lesados de acidentes de viação nas jurisdições lusófonas quando não existe seguro válido



FICHA TÉCNICA

Título

Relatório sobre Sustentabilidade dos mecanismos de proteção dos lesados de acidentes de viação nas jurisdições lusófonas quando não existe seguro válido

Angola

Rua Frederick Welwitschia, n.º 84
Torre Maculusso 10.º - 11.º andares
Caixa Postal 2795
Luanda
Telefone geral: (244) 222 760 130
E-mail: geral@arseg.ao

Brasil

Av. Presidente Vargas, n.º 730,
CEP: 20071-900
Rio de Janeiro
Telefone geral: (0055) 21 3233 4123
E-mail: codin.rj@susep.gov.br

Cabo Verde

Av. Amílcar Cabral, n.º 27
Caixa Postal 101
Praia
Telefone geral: (238) 260 70 00
E-mail: bcv@bcv.cv

Macau

Calçada do Gaio n.º 24-26
Macau
Telefone geral: (853) 28568288
E-mail: general@amcm.gov.mo

Moçambique

Av. 24 de Julho, n.º 1097 (2º Andar Esq.)
Edifício Shopping 24
Caixa Postal 272
Maputo
Telefone geral: (258) 82 306 4220/40
E-mail: info@issm.gov.mz

Portugal

Av. da República, n.º 76
1600-205 Lisboa
Portugal
Telefone geral: (351) 21 790 31 00
Linha informativa: (351) 808 78 77 87
E-mail: asf@asf.com.pt

São Tomé e Príncipe

Praça da Independência
Caixa Postal 13
São Tomé
Telefone geral: (239) 224 37 00
E-mail: bcstp@bcstp.st

Timor Leste

Av. Bispo de Medeiros
P.O.Box 59 - Dili
Telefone geral: (670) 331 37 18
E-mail: info@bancocentral.tl

Secretariado

Av. da República, n.º 76
1600-205 Lisboa, Portugal
Telefone: (+351) 21 790 31 00
Endereço eletrónico: asf@asf.com.pt



ASEL

ASSOCIAÇÃO DE SUPERVISORES
DE SEGUROS LUSÓFONOS

Relatório sobre Sustentabilidade dos mecanismos de proteção dos lesados de acidentes de viação nas jurisdições lusófonas quando não existe seguro válido



Índice

Índice	2
Índice Tabela	2
Lista de acrónimos e siglas	3
1. Introdução	4
1.1. Breve caracterização dos mecanismos de proteção das vítimas de acidentes de viação, quando o responsável pelo acidente não possui seguro válido.	4
2. Metodologia	7
3. Análise comparativa dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação nas jurisdições lusófonas	7
3.1. Da existência legal à aplicação prática	7
3.2. Fontes de Financiamento	9
3.3. Modalidade de cobertura de responsabilidades.....	10
3.4. Modelo de gestão	12
3.5. Mecanismos de sustentabilidade adotados pelos países e território membros da ASEL.....	14
3.6. Limites e Prazos.....	16
3.7. Outras informações	17
4. Estratégias para a sustentabilidade	19
5. Conclusão	21

Índice Tabela

Tabela 1 - Da existência legal à aplicação prática	8
Tabela 2 - Fontes de Financiamento	9
Tabela 3 - Modalidade de cobertura de responsabilidades.....	10
Tabela 4 – Modelo de Gestão	12
Tabela 5 – Modelo de Gestão: advogado e custos.....	13
Tabela 6 - Mecanismos de sustentabilidade adotados pelos países e território membros da ASEL....	14
Tabela 7 - Mecanismos para mitigação do risco de incumprimento do devedor.....	15
Tabela 8 – Limites e Prazos.....	16
Tabela 9 - Outras informações	18

Lista de acrónimos e siglas

AMCM	Autoridade Monetária de Macau
ARSEG	Agência Angolana de Regulação e Supervisão de Seguros
ASEL	Associação de Supervisores de Seguros Lusófonos
ASF	Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões
BCSTP	Banco Central de São Tomé e Príncipe
BCTL	Banco Central de Timor-Leste
BCV	Banco de Cabo Verde
CRC	Central de Risco de Crédito
DPVAT	Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
FGA	Fundo de Garantia Automóvel
ISSM	Instituto de Supervisão de Seguros de Moçambique
N.A.	Não Aplicável
N.D.	Não Disponível
SOA	Seguro Obrigatório Automóvel
SORCA	Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel
SUSEP	Superintendência de Seguros Privados

1. Introdução

O presente Relatório tem como objetivo identificar e caracterizar os diferentes mecanismos de proteção dos lesados de acidentes de viação nas jurisdições da ASEL quando não existe seguro válido com especial foco nas estratégias e políticas para a recuperação em processos de inadimplência e fontes alternativas de receita.

O Relatório baseia-se nas declarações das experiências de funcionamento destes mecanismos nas diferentes jurisdições da ASEL, recolhidos sob a forma de questionários e entrevistas, bem como na análise e interpretação dos diferentes regimes de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (SORCA).

1.1. Breve caracterização dos mecanismos de proteção das vítimas de acidentes de viação, quando o responsável pelo acidente não possui seguro válido.

Em **Angola**, existe o Fundo de Garantia Automóvel (FGA), gerido pela Agência Angolana de Regulação e Supervisão de Seguros (**ARSEG**). O FGA foi criado pelo Decreto n.º 10/09 de 13/07, e é um fundo de direito público, dotado de personalidade jurídica e relativa autonomia administrativa e financeira. O Decreto n.º 10/09 de 13/07, foi alterado no seu art.º 6.º através do Decreto Presidencial n.º 82/11, de 25/04. O FGA é participado, em 5%, pelas contribuições obrigatórias dos segurados e tem como objetivo garantir o pagamento de indemnizações, corporais, das vítimas de acidentes de viação envolvendo veículos terrestres.

No **Brasil**, o seguro obrigatório para a proteção basilar das vítimas do uso de veículos terrestres a motor prevê a cobertura de “danos pessoais causados por veículos terrestres, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não” (DPVAT - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre), que garante também a indenização de vítimas de acidentes de viação envolvendo veículos terrestres, quando o responsável pelo acidente, não possui seguro obrigatório ou está inadimplente com o pagamento do prémio de seguro no momento de ocorrência de sinistros.

O seguro obrigatório é fiscalizado pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP). A gestão dos sinistros ocorridos entre 1 de janeiro de 2021 e 31 de dezembro de 2023 é da Caixa

Económica Federal (banco público). Já a responsabilidade sobre os sinistros ocorridos até 31 de dezembro de 2020 é de um consórcio de seguradoras, gerido por uma seguradora denominada Seguradora Líder.

A base de cálculo, as regras de pagamento de sinistros e a taxa de contribuição são definidas pelo Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), que garante a indemnização, por danos corporais, de vítimas de acidentes de viação, independentemente da apuração de culpa, envolvendo veículos terrestres.

Contudo, para o ano de 2024, o Governo está a estudar a formulação de um outro seguro obrigatório para substituir o DPVAT. O projeto de lei deve ser encaminhado ao congresso e deverá ser aprovado ainda este ano para constituição do seguro obrigatório. O modelo e quem irá administrar o novo seguro obrigatório é objeto do estudo.

Em **Cabo Verde**, o denominado Fundo de Garantia Automóvel (FGA) é gerido pelo Banco de Cabo Verde (**BCV**). O FGA é participado, em 2%, pelas contribuições obrigatórias do tomador do seguro e tem como objetivo garantir o pagamento de indemnizações, materiais e corporais, das vítimas de acidentes de viação envolvendo veículos terrestres. De acordo com o artigo 7.º n.º 1, alínea a) e números 2 e 3 do Decreto-Lei n.º 45/2019 de 24 de setembro, sobre o regime jurídico do FGA, constitui receita do FGA, o montante a liquidar por cada seguradora, resultante da aplicação de uma percentagem sobre os prémios simples do seguro obrigatório automóvel processados no ano anterior, líquidos de estornos e anulações.

Em **Macau**, o Fundo de Garantia Automóvel e Marítimo (**FGAM**) é gerido pela Autoridade Monetária de Macau (**AMCM**). O Fundo é participado pelas contribuições do segurado, cobradas pelas seguradoras e tem como objetivo garantir o pagamento de indemnizações de morte ou danos corporais, das vítimas de acidentes de viação envolvendo veículos terrestres.

De acordo com o artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 57/94/M, de 28 de novembro e artigo 1.º da Portaria n.º 248/94/M, de 28 de novembro, a participação do FGAM corresponde a 2,5% do prémio bruto dos contratos de seguro automóvel direto e contratos de seguro de embarcações celebrados no exercício anterior, líquidos de estornos e anulações. Nos termos do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 57/94/M de 28 de novembro, compete ao FGAM pagar

apenas as indemnizações por morte ou lesões corporais resultantes de acidentes de viação originados por veículos automóveis sujeitos a seguro obrigatório, quando:

- a) O responsável seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido ou eficaz;
- b) For declarada a falência da seguradora.

Em **Moçambique**, ainda não está instituído este mecanismo, no entanto, de acordo com o Instituto de Supervisão de Seguros de Moçambique, IP (**ISSM, IP**), em caso de sinistro quando o culpado não estiver segurado, o culpado/lesante é quem assume os danos resultantes daquele sinistro.

Em **Portugal**, o Fundo de Garantia Automóvel (**FGA**) é gerido pela Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (**ASF**). O FGA é participado, em 2,5%, pelas contribuições obrigatórias dos segurados e tem como objetivo garantir o pagamento de indemnizações, materiais e corporais, das vítimas de acidentes de viação envolvendo veículos terrestres.

Em **São Tomé e Príncipe**, o denominado Fundo de Garantia Automóvel (FGA) é gerido pelo Banco Central de São Tomé e Príncipe (**BCSTP**). De acordo com o Decreto-Lei nº 27/2000 e o Decreto-Lei nº 30/2000, o fundo é participado pelos segurados em 2,5% do valor dos prémios brutos de seguro direto do ramo automóvel processados no ano anterior, líquidos de estornos e anulações. O FGA paga as indemnizações por morte ou lesões corporais resultantes de acidentes de viação envolvendo veículos automóveis sujeitos a seguro obrigatório, quando o responsável seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido ou eficaz. No entanto, importa-se salientar que, o Fundo, ainda, não se encontra operacionalizado.

Em **Timor-Leste**, de acordo com o Banco Central de Timor-Leste (**BCTL**) ainda não está ainda regulamentado um Fundo de Garantia Automóvel. Ainda assim, importa mencionar que a lei do Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (SORCA) de Timor-Leste impede que a seguradora se recuse a pagar a indemnização ao lesado por causa de uma invalidade do contrato de seguro. Isso significa que, mesmo que o contrato de seguro seja inválido por algum motivo, a seguradora tem de cobrir os danos causados pelo uso do veículo. Essa solução prevista na lei reduz a necessidade de intervenção do FGA, ou seja, a seguradora não pode alegar a invalidade do contrato para se eximir da sua responsabilidade.

2. Metodologia

A metodologia para o desenvolvimento deste Relatório envolveu as seguintes etapas:

- Levantamento e pesquisa sobre o tema em questão, com ênfase nos procedimentos existentes nas jurisdições da ASEL relacionados com o FGA;
- Elaboração e envio de um questionário aos representantes de cada país e território membros da ASEL, visando obter informações sobre o regime estabelecido para o FGA, bem como suas estratégias e políticas para a recuperação em processos de inadimplência e fontes alternativas de receita para o Fundo;
- Realização de entrevistas com os representantes de cada membro da ASEL, a fim de esclarecer e aprofundar as informações obtidas no questionário;
- Análise dos dados recebidos a partir do questionário e das entrevistas realizadas;
- Apresentação e discussão dos resultados em um *webinar* realizado com os representantes de cada membro da ASEL;
- Elaboração do Relatório final.

3. Análise comparativa dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação nas jurisdições lusófonas

Foi possível identificar alguns aspetos comuns às diferentes jurisdições da ASEL tais como a obrigatoriedade do seguro automóvel e a existência de um Fundo para indemnizar vítimas de acidentes de viação causados por veículos sem seguro obrigatório.

No entanto, foram encontradas diferenças significativas nos regimes de jurisdição em relação a fatores como fontes de financiamento do fundo, modelos de gestão operacional, limites e prazos para solicitação de indemnização, entre outros.

A análise comparativa também permitiu identificar as principais estratégias e políticas adotadas pelos membros da ASEL para a recuperação em processos de inadimplência e fontes alternativas de receita.

3.1. Da existência legal à aplicação prática

Todas as jurisdições da ASEL reconhecem a importância e o papel, sobretudo de índole social, que o FGA ou um mecanismo semelhante se reveste no processo de regularização de sinistros

derivado da responsabilidade civil de circulação de veículos motorizados, ainda que com algumas atenuantes de diferenciação próprias e específicas.

Do ponto de vista formal, à exceção de Moçambique, todas as jurisdições da ASEL têm instituído os mecanismos de proteção às vítimas de acidentes não havendo seguro.

Relativamente a São Tomé e Príncipe, não obstante a existência legal, o mecanismo ainda não se encontra em funcionamento, pelo que não existe experiência objetiva quanto à operacionalidade do mecanismo.

Questionário:

Existe um fundo para suprir as deficiências e inadimplência relativas ao seguro obrigatório?

Tabela 1 – Da existência legal à aplicação prática

Jurisdições da ASEL	Obrigatoriedade do seguro automóvel SORCA	Existência legal do FGA	Estado Operacional do FGA
Angola	SIM	SIM	SIM
Brasil	SIM	SIM*	SIM
Cabo Verde	SIM	SIM	SIM
Macau	SIM	SIM	SIM
Moçambique	SIM	NÃO**	NÃO
Portugal	SIM	SIM	SIM
São Tomé e Príncipe	SIM	SIM	NÃO
Timor-Leste	SIM	NÃO***	NÃO

* No Brasil, o seguro é mais amplo que o de responsabilidade civil, abrange danos pessoais causados aos motoristas, passageiros e pedestres e não exige a culpa do condutor para pagamento das indemnizações.

** Relativamente a Moçambique importa referir que existem reflexões sobre a eventual criação dos aludidos fundos.

*** “De todo o modo, a solução da lei do SORCA Timorense de não permissão ao segurador do SORCA de opor ao lesado a invalidade do contrato tem como resultado a mitigação do impacto da não existência de FGA: se um dos grupos de casos ao serviço dos quais se justifica a criação de um FGA é o dos acidentes em que o uso do veículo causador não está coberto por seguro (dada a invalidade do seguro), ao restringir-se os casos em que a invalidade do contrato pode produzir efeitos (o efeito da não cobertura do sinistro) está-se, ipso facto, a diminuir a necessidade de um FGA, pois que nesses casos afinal sempre há cobertura.”¹

¹ Ponto ‘62. Mecanismos em vigor: FGA’s e o particularismo do “seguro DPVAT” Brasileiro’. Estudo sobre o Seguro Obrigatório Automóvel nas Jurisdições Lusófonas 2021.

3.2. Fontes de Financiamento

As fontes de financiamento dos mecanismos instituídos são, de um modo geral, semelhantes, tendo-se destacado, como a principal, uma percentagem sobre os prémios de seguros, com incidência exclusiva sobre os segurados. O reembolso, derivado do exercício do direito de regresso, em processos de sinistros regularizados pelo FGA ou por um mecanismo semelhante, constitui uma outra fonte, assim como também as receitas provenientes dos investimentos em ativos, bem como a comparticipação nas multas aplicadas pela autoridade de viação pela transgressão do código rodoviário.

O peso de cada uma das fontes de receitas no orçamento das atividades do mecanismo tende a ser diferente em cada jurisdição. Importa sublinhar que, em algumas jurisdições, o mecanismo conta também com a comparticipação do Estado, quer de forma explícita, diretamente da dotação orçamental, quer implícita, indireta, através de subvenção de custos de funcionamento associado ao modelo de gestão.

Questionário:

Caso exista, o fundo é comparticipado pelas seguradoras? Se sim, qual é a base e a taxa da comparticipação?

O fundo é comparticipado pelos segurados? Se sim, qual é a base e a taxa da comparticipação?

Tabela 2 - Fontes de Financiamento

Jurisdições da ASEL	Coimas e Multas		Seguradoras		Segurados		Direitos de reembolso		Rendimento investimento	
	Legal	Pratica	Legal	Pratica	Legal	Pratica	Legal	Pratica	Legal	Pratica
Angola	SIM	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	SIM	SIM	NÃO	SIM	NÃO
Brasil	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	SIM	NÃO	NÃO	SIM	SIM
Cabo Verde	SIM	SIM	NÃO	NÃO	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	NÃO
Macau	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
Moçambique	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Portugal	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM	SIM
São Tomé e Príncipe	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO	SIM	SIM	SIM	NÃO	SIM	NÃO
Timor-Leste	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

3.3. Modalidade de cobertura de responsabilidades

A diferença mais marcante dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido prende-se com as modalidades de cobertura, em que em alguns países apenas as lesões corporais estão cobertas, e em outros abrange também os danos materiais.

A lesão corporal é assumida por todos os membros e a razão por esta cobertura é que a ausência dela implicaria um problema de ordem moral e social. Já em relação aos danos materiais, embora de consequências relevantes para a sociedade, verifica-se que entre as jurisdições que não as assumem, umas estão reticentes e outras resistentes em fazê-lo. Isto deve-se, essencialmente, aos problemas relacionados com a implementação de mecanismos de controlo e mitigação do risco de fraude.

Questionário:

O fundo garante o pagamento das indemnizações de danos corporais e materiais?

O FGA pode não se responsabilizar por danos materiais ou corporais envolvendo veículos sem seguro obrigatório válido? Se sim, em que circunstância?

O FGA pode não se responsabilizar por danos materiais ou corporais envolvendo veículos sem seguro obrigatório válido, caso o mesmo seja enquadrado como acidente de trabalho?

Tabela 3 - Modalidade de cobertura de responsabilidades

Jurisdições da ASEL	Danos Corporais	Danos Material	Exceções de cobertura
Angola	SIM	NÃO	O FGA só assume os danos corporais se o causador for conhecido
Brasil	SIM	NÃO	N.D.
Cabo Verde	SIM	SIM	Caso o acidente seja causado por responsável desconhecido, o FGA só se responsabiliza pelos danos materiais quando em simultâneo ocorram danos corporais significativos. O FGA também não responde perante os casos das exclusões previstas para o seguro de responsabilidade civil automóvel, outrossim, relativamente às situações em que a responsabilidade deva ser imputada ao próprio lesado/sinistrado, ou, ainda, nos casos de prescrição do direito à indemnização.
Macau	SIM	NÃO	O FGAM não acautela as indemnizações relativas: - ao condutor do veículo e titular da pólise; - aos proprietários, usufrutuários, adquirentes com reserva de propriedade, locatários ou usuários do veículo, bem como aos legítimos detentores ou condutores;

(continua)

Jurisdições da ASEL	Danos Corporais	Danos Material	Exceções de cobertura
			<p>- aos cônjuges, ascendentes, descendentes ou adotados das pessoas acima referidas, assim como a outros parentes ou afins até ao 3.º grau das mesmas pessoas, que com estas coabitem ou vivam a seu cargo;</p> <p>- aos representantes legais das pessoas coletivas (incluindo sociedades comerciais) responsáveis (no exercício das suas funções) pelo acidente, bem como os empregados, assalariados e mandatários;</p> <p>- àqueles que, nos termos do Código Civil, beneficiem de uma pretensão indemnizatória decorrente de veículos com alguma das pessoas referidas acima; e</p> <p>- às pessoas transportadas em veículos obrigados ao seguro, quando o responsável pelo acidente seja desconhecido ou não beneficie de seguro válido ou eficaz.</p> <p>Por outro lado, excluem-se da garantia do seguro os danos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - no próprio veículo seguro, e nos bens neste transportados; - a terceiros em consequência de operações de carga e descarga; - aos passageiros transportados em contravenção à lei do trânsito; - devidos a explosão, libertação de calor ou radiação; - ocorridos durante provas desportivas. <p>Acrece que também não são cobertos pelo FGAM quaisquer danos causados às pessoas dos autores, cúmplices ou encobridores de roubo, furto ou furto de uso de qualquer veículo que intervenha no acidente, nem aos passageiros transportados que tivessem conhecimento da posse ilegítima do veículo e que de livre vontade nele fossem transportados.</p>
Moçambique	NA	NA	N.A.
Portugal	SIM	SIM	<p>Sim. Para além das exclusões previstas para o seguro de responsabilidade civil automóvel, o FGA não responde nos casos em que a responsabilidade deva ser imputada ao próprio lesado/sinistrado, ou os seus direitos à indemnização tenham prescrito.</p> <p>Estão também excluídos da garantia do FGA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Os danos materiais causados aos incumpridores da obrigação de seguro automóvel; - Os danos causados aos passageiros que voluntariamente se encontrassem no veículo causador do acidente e tivessem conhecimento de que o mesmo não estava seguro; - Os sofridos pelo causador doloso do acidente, pelos autores, cúmplices de roubo, ou furto, bem como pelos passageiros que conhecessem a posse ilegítima do veículo. <p>Caso o acidente seja simultaneamente de viação e de trabalho, o FGA só responde por danos materiais e, relativamente aos corporais, pelos danos não patrimoniais e pelos patrimoniais não abrangidos pela lei de reparação daqueles acidentes.</p>
São Tomé e Príncipe	SIM	NÃO	N.A.
Timor-Leste	N.A.	N.A.	N.A.

3.4. Modelo de gestão

O capítulo sobre o modelo de gestão operacional tem como objetivo descrever as principais estratégias e políticas adotadas pelos países e território membros da ASEL para a gestão dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido. Serão apresentados os diferentes modelos de gestão, com destaque para as políticas de recuperação em processos de inadimplência, bem como as principais práticas de gestão de risco adotadas pelos membros da ASEL.

Questionário:

O fundo está enquadrado dentro da supervisão de seguros? Se não, quem (entidade) faz a gestão do fundo?

Existe diferença de tratamento/procedimento em caso de o devedor ser uma pessoa singular ou coletiva? Se sim, quais? (Entidades públicas)

Qual o procedimento em caso de insolvência do devedor?

É possível a cessão de uma carteira de créditos a favor de entidades que os venham a adquirir através de concurso público?

Tabela 4 – Modelo de Gestão

Jurisdições da ASEL	Entidade Gestora do FGA	Distinção tratamento Particulares vs Empresa vs Público	Insolvência devedor	Cedência da carteira de créditos
Angola	Agência Angolana de Regulação e Supervisão de Seguros (ARSEG)	NÃO	Não previsto nos procedimentos	Não previsto nos procedimentos
Brasil	Consórcio Seguradoras / Caixa Económica Federal	NÃO	N.D.	NÃO
Cabo Verde	Banco de Cabo Verde (BCV)	NÃO	Previsto nos procedimentos	NÃO está previsto nos procedimentos
Macau	Fundo de Garantia Automóvel e Marítimo (FGAM) / Autoridade Monetária de Macau (AMCM)	NÃO	O FGAM deve reclamar os seus créditos pela via judicial	Não previsto nos procedimentos
Moçambique	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Portugal	Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF)	NÃO	O FGA deve reclamar o seu crédito no processo de insolvência.	SIM

(continua)

São Tomé e Príncipe	Banco Central de São Tomé e Príncipe (BCSTP)	NÃO	Não está previsto na Lei	Temos previsto a transferência de carteira apenas no âmbito de transformação de seguradora (fusão, cisão, alienação)
Timor-Leste	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

Questionário:

Um advogado do quadro interno do FGA pode defender os processos de cobrança de dívida nos tribunais? Se sim, em que circunstâncias?

O FGA está isento de custas nas ações judiciais de reembolso que interpõe contra os devedores?

É prática a cobrança de juros de mora?

Tabela 5 – Modelo de Gestão: advogado e custos

Jurisdições da ASEL	Advogado interno pode defender fundo tribunal	Fundo Isento de Custas	Práticas de Juros de mora
Angola	SIM	NÃO	NÃO
Brasil	SIM	ND	SIM
Cabo Verde	NÃO	SIM	NÃO
Macau	Não, os conselheiros internos não têm o direito de representar a FGAM em tribunal	SIM	SIM
Moçambique	N.D.	N.D.	N.D.
Portugal	SIM	SIM	SIM
São Tomé e Príncipe	NÃO	SIM	SIM
Timor-Leste	N.D.	N.D.	N.D.

No que diz respeito ao modelo de gestão, os países e território membros da ASEL apresentam diferenças significativas, tanto em termos de estrutura organizacional quanto de políticas e estratégias para a recuperação de processos de inadimplência e de gestão de riscos. No entanto, é possível identificar alguns aspetos em comum.

Com exceção do Brasil, Moçambique e Timor-Leste, os mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido são geridos pelas autoridades de supervisão de seguros.

No que diz respeito às políticas de recuperação em processos de inadimplência, a maioria das jurisdições da ASEL adota um modelo misto, que combina esforços de cobrança com a utilização de recursos próprios do Fundo e o apoio das instituições nacionais. Algumas jurisdições aplicam sanções administrativas aos devedores, tais como a apreensão dos documentos ou a apreensão do veículo. Outras, adotam medidas de incentivo para a regularização da dívida, tais como a redução de juros.

3.5. Mecanismos de sustentabilidade adotados pelos países e território membros da ASEL

Este capítulo tem como objetivo apresentar as principais estratégias adotadas pelos países e território membros da ASEL para garantir a sustentabilidade dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido.

Questionário:

O FGA faz recolha e tratamento de informações económico-financeiras dos seus devedores no momento do acordo da dívida?

As despesas com advogado são incorporadas no montante da dívida?

Em caso de insuficiência financeira do devedor, existe a possibilidade de perdão da dívida? Se sim, em que condições?

Quando não for possível a recuperação da dívida de um devedor e se o mesmo vier a ser lesado num outro acidente, será possível o FGA efetuar a compensação da dívida?

Em caso de incumprimento de acordo do pagamento da dívida, o FGA pode mandar proceder apreensão e/ou nova apreensão do veículo?

Tabela 6 - Mecanismos de sustentabilidade adotados pelos países e território membros da ASEL

Jurisdições da ASEL	Análise da capacidade financeira do culpado	Inclusão das despesas com advogado	Perdão Dívida	Compensação de dívida em caso de reincidência	Apreensão e/ou nova apreensão do veículo.
Angola	NÃO	SIM	SIM	NÃO	Previsto na legislação
Brasil	NÃO	N.D.	NÃO	N.D.	Os veículos só são licenciados com pagamento do seguro. Em caso de inadimplência há cobrança de multa pecuniária.

(continua)

Jurisdições da ASEL	Análise da capacidade financeira do culpado	Inclusão das despesas com advogado	Perdão Dívida	Compensação de dívida em caso de reincidência	Apreensão e/ou nova apreensão do veículo.
Cabo Verde	NÃO	SIM	SIM	NÃO	A apreensão é efetuada por agentes de viação e o veículo pode ficar apreendido por um período máximo de 18 meses; A nova apreensão não se encontra prevista na lei, mas defendemos a sua implementação.
Macau	SIM	SIM	Sim, mas nunca foi aplicado	É possível, mas nunca aconteceu.	Não, FGAM não pode solicitar qualquer apreensão.
Moçambique	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Portugal	SIM	SIM	Admite-se, a título excecional, a redução da dívida, tendo em conta a situação patrimonial dos devedores, as condições que oferecem para cumprimento da obrigação e o montante do crédito.	SIM	Só as autoridades de investigação criminal, ou de fiscalização, têm legitimidade para apreender veículos. Não obstante, o FGA pode proceder à penhora e venda de veículos no âmbito das ações executivas de reembolso.
São Tomé e Príncipe	NÃO	SIM	Lei é omissa	Lei é omissa	NÃO
Timor-Leste	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

Tabela 7- Mecanismos para mitigação do risco de incumprimento do devedor

Jurisdições da ASEL	Existe algum mecanismo para mitigação do risco de incumprimento do devedor? Se sim, quais? (Exemplos)
Angola	A lei não exige garantias ou colaterais, nem prevê análise da capacidade de pagamento do culpado.
Brasil	A lei prevê que os veículos só são licenciados com pagamento do seguro e há licenciamento anual.
Cabo Verde	Sim, o principal mecanismo de mitigação é a apreensão do veículo e dos seus documentos com a possibilidade de alienação (Legislação). Em caso de sub-rogação, as dívidas são formalmente constituídas, através de acordo solidário (condutor e proprietário). É, também, efetuada a inscrição do devedor na Central de Risco de Crédito.
Macau	Após o pagamento da indemnização às vítimas do acidente, a FGAM tem o direito de recuperar o montante pago junto da pessoa responsável pelo acidente e/ou da pessoa que deveria ter adquirido o seguro. Uma recuperação amigável deve ser sempre tentada como regra ética, antes de prosseguir em Tribunal.

(continua)

Moçambique	N.A.
Portugal	Sim. O FGA procura que os acordos de reembolso fracionado sejam acompanhados de documento que torne a dívida exequível (título executivo) e de garantias patrimoniais.
São Tomé e Príncipe	O Decreto-Lei não prevê mecanismos para mitigação do risco de incumprimento
Timor-Leste	N.A.

3.6. Limites e Prazos

Neste capítulo, serão apresentados os limites e prazos estabelecidos para as indemnizações de danos corporais e materiais, bem como as políticas adotadas pelos países e território membros da ASEL para o pagamento dessas indemnizações. Serão também apresentadas as possíveis medidas adotadas para garantir o cumprimento desses limites e prazos.

Questionário:

Há prazos definidos para incumprimento (*default*)? Se sim, quais?

Existe um limite temporal para os casos em que os processos em incumprimento sejam enviados para a cobrança judicial?

Quais os prazos de prescrição do direito de reembolso do FGA e meios de interrupção dos mesmos?

Tabela 8 – Limites e Prazos

Jurisdições da ASEL	Limite máximo de indemnização por sinistro		Prazo <i>default</i> culpado	Prazo para enviar para a cobrança judicial	Prescrição processo
	Corporal	Material			
Angola	AOA 13.376.000 (USD 19.553)	NÃO	NÃO PREVISTO	NÃO PREVISTO	Código Civil: 20 anos
Brasil	BRL 10.300 (USD 2.128)	N.D.	N.D.	N.D.	Código Civil: 3 anos
Cabo Verde	CVE 50.000.000 (USD 490.418)	CVE 400.000 (USD 3.923)	90 dias - Central Risco Crédito	60 dias	Código Civil: 3 anos sem Título Executivo (TE), 20 anos com TE
Macau	MOP 1.500.000 (USD 185.958) para veículo particular (o valor depende do tipo de veículo)	N.A.	NÃO	15 anos	3 anos
Moçambique	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Portugal	EUR 6.450.000 (USD 6.975.804)	EUR 1.300.000	90 dias	90 dias	Na ausência de título executivo, o direito de reembolso do FGA

(continua)

Jurisdições da ASEL	Limite máximo de indemnização por sinistro		Prazo <i>default</i> culpado	Prazo para enviar para a cobrança judicial	Prescrição processo
	Corporal	Material			
		(USD 1.405.976)			prescreve no prazo de 3 anos a contar do pagamento da última indemnização. A prescrição pode ser interrompida através da Notificação Judicial Avulsa do devedor, ou se o mesmo reconhecer o crédito do FGA.
São Tomé e Príncipe	Ilimitado	NÃO	Não Regulamentado	Não Fixado no DL	20 anos de acordo com o código Civil
Timor-Leste	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

*Fonte: Ferramentas de cálculo de divisas da OANDA Rates™, as taxas de câmbio de referência compiladas a partir dos principais contribuintes de dados de mercado. Taxa de cambio, dia 15/06/2023.

3.7. Outras informações

Este capítulo tem como objetivo apresentar outras informações sobre os mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido que não foram abordadas nos capítulos anteriores.

A Autoridade Tributária (finanças), instituições de segurança social e outras entidades pública estão obrigadas a prestar ao FGA as informações relativas ao património e rendimentos dos devedores?

Em caso de inexistência de contacto do devedor, como fazem para recuperar o valor da dívida?

Em caso de morte do devedor qual tem sido o procedimento para a recuperação da dívida?

Como se processa o reembolso caso o sinistro tenha sido assumido ao abrigo do “Fundado conflito” com uma seguradora (subsistem dúvidas em relação à responsabilidade e ausência de seguro automóvel)?

Tabela 9 - Outras informações

Jurisdições da ASEL	Outras entidades Públicas estão obrigadas a prestar informações ao FGA (Protocolos)	A entidade pode fornecer dados pessoais (contacto, morada, dívidas)	Em caso de falecimento do culpado qual a prática.	Fundado conflito com seguradora
Angola	SIM	SIM	Perdão da dívida	FGA assume
Brasil	NÃO	NÃO	Pagar aos beneficiários na forma do Código Civil.	N.D.
Cabo Verde	SIM	SIM	Perdão dívida ou envio do processo para cobrança judicial.	FGA paga a indemnização e envia processo para cobrança judicial.
Macau	NÃO	Sim, observada a Lei de Proteção de Dados Pessoais	O falecimento do segurado não anula a apólice, transmitindo-se os respetivos direitos e obrigações aos seus herdeiros	Verificar a validade da apólice de seguro e o cumprimento das normas legais pelas seguradoras em cada sinistro onde seja invocada a ausência de seguro, e cumprirá a decisão final do tribunal
Moçambique	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Portugal	A legislação prevê que todas as entidades públicas ou privadas de cuja colaboração o FGA careça para efetuar a cobrança do reembolso, devem prestar as informações e o demais solicitado, sem prejuízo do sigilo a que estejam obrigadas.	O FGA tenta identificar os dados do devedor junto das entidades oficiais. Se estiver pendente ação judicial de reembolso, solicitaremos ao tribunal promovam estas diligências.	O FGA exerce o seu direito de reembolso junto do eventual património que constitua a herança do responsável. De notar que só esta responde pelo crédito do FGA e não o património dos herdeiros.	A legislação determina que, nestes casos, o FGA deve reparar os danos sofridos pelos lesados e solicitar depois à seguradora o respetivo reembolso. Se, a final, a responsabilidade impender sobre a seguradora, esta deve reembolsar o FGA dos montantes pagos, acrescidos dos juros legais, estes últimos incrementados em 25%.
São Tomé e Príncipe	O Decreto-Lei não prevê	Não, tendo em conta as disposições da Lei 03/2016 sobre “Proteção de Dados Pessoais”	Aplica-se a regra geral do Direito Sucessório na ausência de um regime específico. Ou seja, a dívida passa para o património do herdeiro, mas até a data não se registou nenhum caso dessa natureza	O Decreto-lei não prevê.
Timor-Leste	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

4. Estratégias para a sustentabilidade

A sustentabilidade dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido depende da possibilidade de estas entidades conseguirem assegurar o cumprimento da sua missão, garantindo a proteção das vítimas e controlando os respetivos custos e, por outro lado, procurando assegurar a existência de fontes de financiamento adequadas às suas necessidades ao longo do tempo.

A partir da análise efetuada aos diversos sistemas vigentes nas jurisdições da ASEL foi possível identificar um conjunto alargado de fontes de financiamento, que variam em função das opções de cada jurisdição, nomeadamente:

- (i) percentagem sobre o valor dos contratos de seguro de responsabilidade civil automóvel;
- (ii) percentagem sobre receitas das seguradoras;
- (iii) percentagem sobre licenças de condução ou matrículas de veículos;
- (iv) percentagem sobre coimas resultantes das contraordenações rodoviárias;
- (v) percentagem sobre serviços de inspeção veicular ou imposto de circulação.

Relativamente à componente da despesa, os dados recolhidos no âmbito do presente trabalho indiciam as entidades responsáveis pela proteção das vítimas de acidentes de viação poderão atuar nas seguintes dimensões:

- implementação de campanhas de sensibilização dirigidas ao público em geral e aos condutores em especial alertando para a importância do seguro de responsabilidade civil automóvel como fator da segurança rodoviária e alertando para as consequências – patrimoniais e não só- da condução sem seguro.
- existência de metodologias de trabalho transparentes e sustentadas em boas práticas que assegurem o pagamento atempado, correto e adequado a que as vítimas tenham direito;
- existência de mecanismos de monitorização e controlo das despesas, de forma a minimizar o risco de fraude;
- otimização dos custos associados à gestão das entidades gestoras dos mecanismos de proteção das vítimas de acidentes automóveis.

As informações recolhidas junto dos elementos que integraram o grupo de trabalho evidenciam também que, de uma forma geral, as Entidades responsáveis pela proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido dispõem de poucos mecanismos de cobrança, além do facto de que em algumas jurisdições a cobrança judicial é extremamente morosa e onerosa.

Foram identificadas algumas sugestões que poderiam ajudar na recuperação dos valores em dívida, nomeadamente:

- (i) apreensão do veículo responsável pelo acidente;
- (ii) Custos relativos à regularização do sinistro, nomeadamente, peritagem, contra peritagem, reconstituição de acidente, processo judicial, extrajudicial, juros de mora, entre outros serem integralmente imputados ao responsável pelo sinistro que não possui seguro válido.

As sugestões de mecanismos de cobrança, supramencionadas, poderiam ajudar a aumentar a eficácia dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido na recuperação de valores devidos, o que poderia beneficiar tanto as seguradoras quanto os próprios segurados.

No entanto, cabe ressaltar que é importante garantir que esses mecanismos de cobrança estejam em conformidade com a legislação vigente e os direitos dos devedores. Além disso, é fundamental que haja transparência nas regras de cobrança adotadas pelos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido para evitar abusos e garantir que todos os envolvidos tenham seus direitos respeitados.

5. Conclusão

Em síntese, o presente Relatório teve como objetivo analisar a sustentabilidade dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido nos países e território membros da ASEL.

Em resultado do trabalho realizado foi possível verificar que todos os países e território membros da ASEL reconhecem a relevância social e económica da existência dos mecanismos de proteção de lesados de acidentes de viação quando não existe seguro válido, enquanto instrumento importante para a proteção dos sinistrados. Reconhecem, contudo, a existência de importantes desafios relacionados com a sustentabilidade financeira destes organismos, em especial no que diz respeito à capacidade de recuperação junto dos responsáveis pelos acidentes quanto aos valores pagos às vítimas desses mesmos acidentes.

Os membros do grupo de trabalho reconhecem a importância de se adotarem medidas que permitam, por um lado, reforçar a eficácia destes mecanismos, nomeadamente:

- A realização de campanhas de divulgação da importância do seguro automóvel e das consequências legais e patrimoniais da condução sem seguro;
- existência de metodologias de trabalho transparentes e sustentadas em boas práticas que assegurem o pagamento atempado, correto e adequado a que as vítimas tenham direito;
- existência de mecanismos de monitorização e controlo das despesas, de forma a minimizar o risco de fraude;
- otimização dos custos associados à gestão das entidades gestoras dos mecanismos de proteção das vítimas de acidentes automóveis.

Por último, considera-se relevante relembrar que a sustentabilidade do FGA depende não apenas de ações das autoridades públicas de cada país e território, mas também da responsabilidade individual dos segurados, que devem cumprir com suas obrigações legais e financeiras para garantir a proteção e a segurança dos lesados.



ASEL

ASSOCIAÇÃO DE SUPERVISORES
DE SEGUROS LUSÓFONOS