

**UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA**

**FACULDADE DE DIREITO DE LISBOA**



UNIVERSIDADE  
**CATÓLICA**  
PORTUGUESA

**“OS CARROS AUTÓNOMOS E OS NOVOS DESAFIOS PARA O MERCADO  
DE SEGUROS”**

Mestrado Forense

2018/2019

Leonor Isabel Gargaté Afonso da Costa Oliveira

Orientador: Prof. Dr. Henrique Sousa Antunes

“OS CARROS AUTÓNOMOS E OS NOVOS DESAFIOS PARA O MERCADO DE  
SEGUROS”

Palavras-chave: Contrato de Seguro; Responsabilidade Civil; Seguro Automóvel; Acidente de viação; Carros Autónomos; Atividade Seguradora; Companhia Seguradora; Fabricante, Produto; Defeito do Produto; Perigoso; Produto Defeituoso; Danos Ressarcíveis; Consumidor; Comerciante; Revendedor Intermediário; Danos Pessoais; Danos Materiais; Transmissão de Dados; Produtor; Distribuidor; Performance; Transformações Económicas; Transformações Comerciais; Transformações Técnicas; Lucros Cessantes; Danos Patrimoniais Indiretos; Danos Emergentes; Danos Não Patrimoniais; Interesse da Integridade; Garantia Legal e Contratual; Defeitos Repercutentes.

LISBOA

Abril 2019

## Siglas e Abreviaturas

SORCA - Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel

DL - Decreto-Lei

ISP - Instituto de Seguros de Portugal, atual ASF

ASF - Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões

CC - Código Civil

C.Com. - Código Comercial

CSC - Código das Sociedades Comerciais

EM - Estados-Membros da União Europeia

UE - União Europeia

EUA - Estados Unidos da América

4G - Quarta Geração

FGA - Fundo de Garantia Automóvel

CE - Comissão Europeia

PSA – Grupo que integra a Peugeot, Citroën e Toyota

ONU – Organização das Nações Unidas

## **Índice**

<b>Introdução.</b>	p.5
<b>I. 1. Origem e Evolução</b>	p.7
<b>2. Noção</b>	p.9
2.1. Conceito, Características e Funcionamento	p.9
<b>3. O Problema</b>	p.11
<b>II. 4. Balanço crítico sobre vantagens e inconvenientes</b>	p.13
<b>5. O Desafio Regulatório</b>	p.17
<b>6. Enquadramento jurídico</b>	p.21
<b>III. 7. Efeitos e Impacto no Mercado de Seguros</b>	p.24
<b>8. Propostas de Soluções</b>	p.29
8.1. À luz do ordenamento jurídico português	p.29
8.1.1 Em especial, o Decreto-Lei n.º 383/89, de 6 de Novembro	p.35
8.1.2. Da exclusão do dever de indemnizar	p.38
8.2. Soluções	p.43
<b>Conclusão.</b>	p.47
<b>Bibliografia.</b>	p.50

## **Introdução**

Há vários anos que os modelos “topo de gama” oferecem funções como *cruise control* adaptativo (mantém a distância para o veículo da frente respeitando a velocidade máxima definida pelo condutor), estacionamento automático e assistência à direção. Estas funcionalidades assentam numa série de sensores (radares, câmaras e GPS) que geram dados, processados depois pelo computador de bordo do automóvel.

A evolução da tecnologia tem permitido melhorar as capacidades dos sensores e dos sistemas de processamento de dados, o que está a aumentar os automatismos.

O objetivo será chegar à condução totalmente automatizada, que dispensa por completo o condutor. Mas, de acordo com as marcas, ainda é necessário esperar que a tecnologia “amadureça” e que os testes já em curso demonstrem a fiabilidade da condução autónoma.

Este acumular de experiência é considerado fundamental para levar as autoridades a criar legislação que permita a chegada dos carros autónomos ao mercado.

Uma das grandes vantagens da condução autónoma é libertar o condutor para outras atividades, sejam elas de carácter profissional ou de entretenimento.

As marcas já estão a trabalhar com as autoridades reguladoras da UE no sentido de permitirem a substituição dos espelhos por câmaras e ecrãs. Os ecrãs incluirão informação contextual (deteção de veículos, entre outros dados), bem como a possibilidade de “ver à noite”. A realidade também será ampliada, ou seja, o carro terá uma câmara virtual que acompanha o carro, o que permite mudar o ângulo de visão de acordo com a manobra, como se estivéssemos a escolher o ângulo de visão de um videojogo<sup>1</sup>.

Terão um sistema de horizonte digital que permite “ver” além da linha do horizonte, através de sensores como identificadores de sinais de trânsito, do estado da estrada ou a análise das imagens captadas a bordo, que vão permitir gerar uma grande

---

<sup>1</sup> VANSO, TALITA – *A iminência dos carros autónomos e os desafios propostos ao mercado de seguros.*

quantidade de informação que depois é transmitida via rede móvel para os servidores, a operadora, onde é processada e retransmitida para os veículos<sup>2</sup>. O condutor poderá saber, ainda antes de poder ver, que aconteceu um acidente duas curvas à frente ou que é melhor alterar a rota para evitar um trecho de estrada em mau estado<sup>3</sup>. Estará, ainda, disponível um sistema de estacionamento automático, que se traduz na possibilidade de o carro procurar um lugar sozinho nos parques de estacionamento<sup>4</sup>.

Prevê-se que em 2022 existam já carros comunicantes, carros que tenham um sistema de comunicação, chamada de comunicação veículo-com-veículo. *“Esta tecnologia permitirá aos veículos “sentirem” outros veículos, dando aos condutores uma noção mais alargada do que lhe está próximo”*<sup>5</sup>.

Estudos preveem que em 2035 os carros autónomos corresponderão a 75% da venda de automóveis e até 2050 estes veículos farão parte do dia-a-dia do cidadão comum<sup>6</sup>.

Um dos grandes objetivos desta automatização é tornar os automóveis mais seguros e eficientes, capazes de converter a taxa de acidentes no trânsito a níveis baixíssimos. Na base disto está a ideia de que se a maior parte dos acidentes é causada por falha humana, para tornar o trânsito mais seguro, nada melhor que tirar o motorista do volante<sup>7</sup>.

Isto está mais próximo do que o que se possa pensar, ainda que em 2019 estejamos longe de ter um veículo 100% autónomo.

No entanto, a problemática que se levanta é grande e a vários níveis. Não obstante as premissas benéficas desta nova e iminente tecnologia, para as companhias seguradoras os carros autónomos representam um grande desafio para os próximos anos, na medida em que terão que enfrentar diversas mudanças, desde as de legislação, até às de

---

<sup>2</sup> *Idem.*

<sup>3</sup> *Idem.*

<sup>4</sup> *Idem.*

<sup>5</sup> *Idem.*

<sup>6</sup> *Idem.*

<sup>7</sup> *Idem.*

comercialização e formatação do cálculo do preço de serviços para este tipo de automóvel.

Como resultado, os reguladores e autoridades competentes têm procurado encontrar soluções para os diversos problemas, jurídicos e éticos, que esta nova realidade traz consigo. E, uma solução uniforme, que se revele vantajosa como aparentemente são todas as novidades dos carros autónomos, não tem sido tarefa fácil.

Neste contexto, propomo-nos a analisar de que forma deverá a questão ser legislada em Portugal, no que respeita, em específico, ao mercado de seguros, observando, ainda, os regimes da responsabilidade civil do produtor, bem como do seguro automóvel.

## I.

### 1. Origem e Evolução

O regime do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil, instituído em 1 de janeiro de 1980, acolheu normas e princípios comunitários que se considera terem vindo aperfeiçoá-lo<sup>8</sup>.

A par da evolução da sociedade, surge a contratação de seguros como marca da modernidade. Ligado ao transporte marítimo de mercadorias e posteriormente intensificado na área dos acidentes de trabalho com a proliferação de fábricas, como consequência da revolução industrial, surgiu o seguro, que na sua vertente contemporânea se encontra, portanto, associado a um risco que se reconheceu como impossível de evitar. Deste modo, o seguro integrou-se no quotidiano dos países ditos desenvolvidos e em vias de desenvolvimento, devido não só às novas vias de comunicação e de comércio, mas, também, ao desenvolvimento dos transportes<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, p.11.

<sup>9</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, p.15.

A par da incerteza sobre o futuro, em pleno século XXI, e uma vez que a sua função social e económica é acentuada, o seguro tem vindo a tornar-se obrigatório em determinadas áreas que se reconhecem como relevantes para a sociedade civil<sup>10</sup>. Reconhece-se, ainda, que “o Homem pratica cada vez mais atividades perigosas, geradoras de riscos para si e para terceiros”<sup>11</sup>. Assim, e num mundo de trânsito rodoviário crescente, ainda que o homem permaneça individualmente senhor da sua responsabilidade, ou por prevenir um risco próprio da máquina ou por ter um comportamento disciplinado, verdade é que o modelo individualista tem vindo a ser progressivamente abandonado<sup>12</sup>. Tal abandono deve-se, em grande medida, ao surgimento de uma nova conceção de “risco social de circulação”, por se entender que sendo os proprietários de veículos automóveis os criadores potenciais de risco, é sobre eles que deve recair este risco social de circulação<sup>13</sup>. É, portanto, “no âmbito da socialização do dano que se insere o contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel”<sup>14</sup>.

Deste modo, não podemos olvidar que o contrato de seguro automóvel nos remete para a sinistralidade rodoviária e que esta não é uma mera preocupação estatística, mas uma realidade complexa, por vezes dramática, tendo em conta as consequências que pode acarretar para os lesados e, também, para os causadores do acidente. É com base neste estado de coisas que surge o regime de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel (SORCA), em 1980<sup>15</sup>.

Pela relevância prática, económica e social que facilmente se reconhece ao contrato de SORCA, e uma vez que visa a proteção dos lesados articulada com os restantes interesses dos contraentes, este contrato está sujeito a um regime especial<sup>16</sup>.

---

<sup>10</sup> *Idem.*

<sup>11</sup> *Idem.*

<sup>12</sup> ALMEIDA, Dário Martins de, *Manual de Acidentes de Viação*, 3.ª ed., Coimbra, Almedina, 1987, p.32.

<sup>13</sup> ALMEIDA, Dário Martins de, *Manual de Acidentes de Viação*, 3.ª ed., Coimbra, Almedina, 1987, p.38.

<sup>14</sup> LEITE DE CAMPOS, Diogo, *Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação – Da Natureza Jurídica.*, Coimbra, Livraria Almedina, 1971, p.21.

<sup>15</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, pp.16 e 17.

<sup>16</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, p.11.

Ainda que o acidente de viação seja o que marca a passagem da esfera contratual para a esfera extracontratual, o regime imperativo não admite desvios daquilo que se entende pelo seu escopo primordial, a garantia de que as vítimas serão ressarcidas<sup>17</sup>.

De notar que, por se classificar a atividade seguradora como uma atividade de prestação de serviços, esta enquadra-se no setor terciário da economia e, como tal, está abrangida pela liberdade de circulação de serviços e capitais e pela liberdade de estabelecimento em território da UE<sup>18</sup>. E é pela sua importância no plano social e económico, que o contrato de SORCA beneficia de um regime jurídico específico, ao qual se reconhece autonomia<sup>19</sup>.

## **2. Noção**

### **2.1. Conceito, Características e Funcionamento**

A atividade seguradora é uma atividade complexa. Se por um lado, o seu acesso está limitado a requisitos que são depois objeto de avaliação por parte da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF, antigo ISP)<sup>20</sup>. O que a afasta do regime geral de livre exercício da atividade consagrado no C.Com. e no CSC<sup>21</sup>; por outro lado, é uma atividade que se confronta não só com várias fontes de regulamentação, como, ainda, obedece a determinados padrões procedimentais que têm de ser, obrigatoriamente e rigorosamente, respeitados<sup>22</sup>.

Deste modo, a atividade da seguradora consiste na prestação, por parte do segurador, de um serviço de cobertura de um risco, mediante a troca de um prémio, pelo segurado. Assim se consegue proporcionar a almejada segurança económica aos clientes,

---

<sup>17</sup> *Idem.*

<sup>18</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, p.19; “Expressamente consagradas nos artigos 49.º, 56.º e 63.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, versão consolidada, publicada no Jornal Oficial da União Europeia de 29-12-2006, pp. C 321 E/1 – E/331.”

<sup>19</sup> *Idem.*

<sup>20</sup> O DL n.º 1/2015, de 6 de janeiro, alterou a designação de ISP para ASF.

<sup>21</sup> Regime Geral da Atividade Seguradora; *Vide* Artigo 7.º do C.Com. e artigo 6.º do CSC, que não estabelecem restrições ao exercício da atividade comercial seguradora.

<sup>22</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, p.20.

leia-se segurados, que ficarão cobertos perante eventos que produzam danos, e cuja reparação importa, obviamente, a diminuição do seu património<sup>23</sup>.

Assiste-se, no entanto, a uma crescente imposição da lei para a celebração de contratos de seguro, devido às diversas matérias, também elas crescentes, e que se reconhecem como passíveis de objeto de contrato de seguro. Pelo *supra* explicado, um desses contratos é, obviamente, o contrato de SORCA<sup>24</sup>.

Reconhecem-se como pilares fundamentais nos quais assenta o contrato de SORCA, a distribuição do risco e a imputação de responsabilidade a quem tira proveito de uma atividade - *ubi commoda, ibi incommoda*<sup>25</sup>.

Não existe uma definição de contrato de seguro no diploma que regula este mesmo contrato. Contudo, Maria Clara Lopes, neste âmbito, afirma que, “*o seguro de responsabilidade civil automóvel tem por finalidade cobrir o risco que consiste na ameaça do património do segurado em razão de acontecimento futuro, incerto e danoso, independente da sua vontade – um acidente de trânsito –, que causará prejuízos nos bens materiais ou morais de terceiros ou pessoas transportadas no veículo*”<sup>26</sup>.

Moitinho de Almeida define o contrato de seguro como “*aquele em que uma das partes, o segurador, compensando segundo as leis da estatística um conjunto de riscos por ele assumidos, se obriga, mediante o pagamento de uma soma determinada, a, no caso de realização de um risco, indemnizar*”<sup>27</sup>.

Neste sentido, poder-se-á considerar o contrato de seguro, segundo Maria Ramalho Sousa Chichorro, como “*um acordo de vontades entre o tomador de seguro e o segurador, mediante o qual o primeiro se obriga a pagar uma quantia em dinheiro, designada por prémio, e o segundo se obriga a manter indemne o segurado dos prejuízos eventualmente decorrentes de sinistros por si causados no exercício da condução de*

---

<sup>23</sup> ELGUERO MERINO, José M.ª, *El Contrato de Seguro*, Fundación Mapfre Estudios, Instituto Ciencias del Seguro, 2004. ISBN 84-7100-734-7., p. 1.

<sup>24</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, p.23.

<sup>25</sup> VASQUES, José, *Contrato de Seguro – Notas Para Uma Teoria Geral*, Coimbra, Coimbra Editora, 1999, ISBN 972-32-0860-7, pp. 21-22.

<sup>26</sup> LOPES, Maria Clara, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987, p.20.

<sup>27</sup> ALMEIDA, Moitinho de, *O Contrato de Seguro no Direito Português e Comparado*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1971, p.23.

veículos terrestres a motor”<sup>28</sup>. Ou seja, obriga-se a suportar o risco de circulação daqueles veículos.

Será, portanto, pelos traços essenciais deste contrato que se distinguirá o mesmo de todos os outros contratos de seguro<sup>29</sup>. Deste modo, considera Maria Ramalho Sousa Chichorro que, “a prestação indemnizatória, não obstante o seu carácter patrimonial, é apenas eventual na medida em que só terá lugar quando, e se, houver um facto danoso que lhe dê causa. Pela sua eventualidade poderá nunca ocorrer sendo, por isso, insuscetível de caracterizar o contrato e, também assim, de definir a sua natureza”<sup>30</sup>.

Com isto, facilmente se entende que, além do risco ser indissociável da pessoa, utilizadora do veículo terrestre objeto do seguro que contratou, é esse risco que traduz a possibilidade de o segurado vir a ser responsabilizado pelos danos que com o objeto provocou<sup>31</sup>.

Maria Clara Lopes afirmou que “o seguro de responsabilidade civil automóvel tem carácter pessoal e não real. O que se transfere para o segurador é a responsabilidade de alguém enquanto detentor de determinado veículo e não o próprio veículo.”<sup>32</sup>

Daí que, segundo Diogo Leite de Campos, “o segurador reflita no prémio de cada contrato o custo do risco apreciado segundo o comportamento do segurado”<sup>33</sup>.

Por sua vez, Engrácia Antunes considera que, por contrato de seguro se designa “o contrato pelo qual uma pessoa singular ou coletiva (tomador de seguro) transfere para uma empresa especialmente habilitada (segurador) um determinado risco económico próprio ou alheio, obrigando-se a primeira a pagar uma determinada contrapartida (prémio) e a última a efetuar uma determinada prestação pecuniária em caso de ocorrência do evento aleatório convencionado (sinistro)”<sup>34</sup>.

---

<sup>28</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, p.36.

<sup>29</sup> CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, *O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Coimbra Editora, Dezembro 2010, p.38.

<sup>30</sup> *Idem*.

<sup>31</sup> *Idem*.

<sup>32</sup> LOPES, Maria Clara, *Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel*, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1987, p.26.

<sup>33</sup> LEITE DE CAMPOS, Diogo, *Seguro da Responsabilidade Civil Fundada em Acidentes de Viação – Da Natureza Jurídica*, Coimbra, Livraria Almedina, 1971, p.30.

<sup>34</sup> A atual LCS portuguesa não contém uma definição geral do contrato de seguro, optando, à semelhança de outras leis congéneres (mormente, da alemã), por consagrar apenas o seu conteúdo típico, com o propósito confesso de assim conferir maior flexibilidade e adequação material à sua aplicação (ponto V do Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de Abril).

### 3. O Problema

São vários os desafios técnicos e jurídicos que os carros autónomos levantam.

Nos dias de hoje, existem poucos protótipos com autorização para andar em autoestrada, e em andamento nem se percebe que é um computador que comanda, mesmo que vigiado por uma pessoa, já que no interior, um simples *tablet* serve para controlar a distância para o carro da frente, medida em segundos, tal como os limites de velocidade. As mudanças de faixa de rodagem, no entanto, só acontecem com autorização do “condutor”.

A problemática que se levanta é grande e a vários níveis.

Em primeiro lugar, será necessária uma alteração à Convenção de Viena de 1968, em que mais de 70 países ratificaram as regras do Código da Estrada. Com a introdução de carros autónomos em circulação, a Convenção terá de permitir ao condutor outras atividades para além de guiar, seu principal objetivo, quando o veículo não esteja a ser conduzido por “mão humana”. Ora, a Convenção, que define as regras internacionais de circulação, estatui que um motorista deve estar em todo o momento no comando do seu veículo. A ONU deu o primeiro passo legislativo para a legalização da livre circulação dos veículos autónomos nas estradas europeias. Embora o direito internacional ainda proíba a utilização dos veículos autónomos na Europa, o Comité Económico Europeu das Nações Unidas aprovou uma alteração à Convenção de Viena que permitirá a sua utilização. O texto da Convenção de Viena passa, portanto, a autorizar todos os autónomos desde que *"as suas tecnologias estejam em conformidade com os regulamentos da ONU ou possam ser controlados e desativados pelos condutores"*.

Fica ainda por estabelecer o que se entende por sistemas autónomos autorizados, bem como as especificações relativas aos sistemas de manutenção nas vias de circulação, distâncias de segurança, assistência ao estacionamento e travagem de emergência. Esta nova legislação abre assim a porta às futuras leis para os autónomos, mas não deve alterar a forma de trabalhar dos produtores do setor automóvel que atualmente já preveem a possibilidade de controlo e desativação à distância.

De salientar que, em termos legislativos, os EUA estão um passo à frente da Europa com o Google Car a ser reconhecido como “condutor” pelas autoridades rodoviárias daquele país.

Quanto às infraestruturas, são necessárias, também, alterações. Desde marcas horizontais até sinais verticais, na medida em que a qualidade das infraestruturas afeta a informação recolhida pelos sensores.

Também as redes de transmissão de dados, como a 4G e pontos de *wi-fi* têm de ter a capacidade de transmitir informações a alta velocidade.

São, portanto, inúmeros os desafios jurídicos e também técnicos que se levantam com a chegada dos carros autónomos às estradas europeias, nomeadamente a nível regulatório, onde se coloca a questão de saber que regime adotar para solução do problema que se suscita a nível do mercado de seguros.

## **II.**

### **4. Balanço crítico sobre vantagens e inconvenientes**

São mais as vantagens que se apontam ao surgimento deste tipo de veículos, do que as desvantagens. Certo é que, com mais ou menos vantagens, tudo tem consequências, nomeadamente a nível jurídico e não apenas técnico.

Os benefícios potenciais dos carros autónomos são significativos e abundantes.

Note-se, por exemplo, a redução do congestionamento no trânsito. Os produtores acreditam que o congestionamento do tráfego diminuirá à medida que mais carros autónomos ocupem a estrada<sup>35</sup>. Ora, com o aparecimento dos carros autónomos é possível triplicar o número de veículos numa mesma via, sem afetar o trânsito, como aconteceria e acontece quando os mesmos são conduzidos por pessoas. Num fluxo de tráfego controlado, os veículos devem informar a sua origem e o seu destino, já que a tarefa de

---

<sup>35</sup> ZOHN, Jeffrey R., “When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages”, in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p.471.

condução é delegada ao próprio veículo. O que permitirá uma condução mais controlada e ordenada, reduzindo o tempo em que os veículos permanecem parados.

Mais importante, mas não última vantagem, a redução de acidentes de viação. Uma vez que os aviões voam de modo autónomo, há várias décadas, e são o meio de transporte mais seguro, não será diferente com os carros autónomos. Ao tirar o homem do volante, as falhas, que são humanas, regra geral, ficarão salvaguardadas pelo próprio veículo, o que obviamente levará a uma redução dos acidentes de viação. As estatísticas de acidentes de viação comprovam que mais de 90% das ocorrências se devem a falha humana.

Mais conforto. Num carro autónomo, o motorista é substituído pelo operador. O tempo gasto ao volante pode ser utilizado noutras atividades, já que o condutor necessita de menos interação com o veículo. Falar ao telefone, ver televisão ou vídeos na internet, participar em reuniões de trabalho, usar o computador, e outras atividades que permitam que o operador conduza e que o “condutor” fique livre para outras atividades. Fora da estrada, no entanto, exige-se a condução tradicional, nomeadamente em garagens de prédios, ruas residenciais, e estradas de terra. O que significa que, em determinados momentos, será necessária a condução manual. E esta condução será solicitada pelo operador ao “condutor”, sempre que este detete algo que o impeça de conduzir com segurança, leia-se, que necessita de ajuda, da intervenção do condutor.

Outra vantagem que se aponta, é o facto de os carros autónomos poderem transportar passageiros incapazes de guiar um carro, por exemplo, pessoas idosas, crianças ou pessoas com deficiência, aumentando assim a mobilidade individual<sup>36</sup>. Deste modo, pessoas incapacitadas e até motoristas bêbados ou distraídos poderão deslocar-se sem pôr em causa as suas vidas e as dos que os rodeiam<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> UNGERN-STERNBERG, Antje von, “*Autonomous Driving: Regulatory Challenges Raised by Artificial Decision-making and Tragic Choices*”, October 2017.

<sup>37</sup> ZOHAN, Jeffrey R., “*When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages*”, in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p.471.

A tecnologia transformará a mobilidade de milhões de pessoas, reduzindo os acidentes causados por erros humanos, recuperando bilhões de horas perdidas no trânsito e trazendo destinos diários e novas oportunidades para as pessoas em todo o mundo<sup>38</sup>.

No entanto, também são reconhecidas inúmeras desvantagens.

O facto de a automatização trazer consigo a possibilidade de o condutor ao invés de estar atento à condução, aproveitar para realizar outras tarefas enquanto é conduzido, pode trazer invariavelmente desvantagens. A primeira, desde logo, será o facto de o condutor não ter tempo para se aperceber de qualquer problema, porque demasiado concentrado noutras coisas, e um acidente não ser, portanto, evitado. O facto de o condutor deixar de ser na verdade condutor, não poderá significar tão só que o mesmo pode ir desatento à estrada, já que a qualquer momento poderá ser chamado a intervir pelo operador. Levada ao extremo a vantagem de poder realizar outras tarefas, ao invés de se conseguir aumentar a segurança, a mesma será diminuída.

Em termos não apenas técnicos mas também jurídicos, os verdadeiros impactos do regime na segurança e na inovação, infelizmente, não só não são claros como, também, contestados<sup>39</sup>. Em termos simplistas, alguns podem ver a responsabilidade do produtor como um impedimento potencial ao desenvolvimento e adoção de sistemas de condução automatizados que poderiam salvar vidas, enquanto outros podem ver a responsabilidade do produtor como uma ferramenta para garantir que esses sistemas sejam implementados com responsabilidade e continuamente aprimorados<sup>40</sup>. Em ambos os casos, os impactos do passivo do produto resultam de uma combinação de exposição ao passivo e da incerteza sobre a extensão dessa exposição<sup>41</sup>.

A exposição de responsabilidade refere-se aos custos reais de responsabilidade do produtor em que uma empresa incorrerá<sup>42</sup>. Em teoria, se um produtor puder prever com confiança esses custos, ele poderá repassá-los aos seus clientes, considerando os preços que cobra<sup>43</sup>. O mesmo é verdade para o segurador, ao qual aquele produtor poderá exigir

---

<sup>38</sup> ZOHN, Jeffrey R., “When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages?”, in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p.471.

<sup>39</sup> SMITH, Bryant Walker, “Automated Driving and Product Liability” (2017), pp.7 a 9.

<sup>40</sup> *Idem*.

<sup>41</sup> *Idem*.

<sup>42</sup> *Idem*.

<sup>43</sup> *Idem*.

o pagamento<sup>44</sup>. Desta forma, a responsabilidade do produtor ajudará na adoção de medidas para cobrir os custos de possíveis lesões<sup>45</sup>. Entre dois produtos idênticos, o mais seguro deve ser mais barato e, portanto, mais atraente para os compradores<sup>46</sup>.

O preço de compra mais alto do veículo com o sistema de direção automatizado poderia, teoricamente, ser compensado pelo aumento da segurança, especialmente refletido em prémios de seguro automóvel mais baixos<sup>47</sup>. Além disso, na medida em que os custos de acidentes são entendidos como fazendo parte da responsabilidade do produtor, mais do que entendidos como possivelmente criados por negligência na condução, o veículo convencional ainda poderá, neste sentido, parecer tornar-se mais barato<sup>48</sup>.

Em suma, a exposição a passivos poderia levar a preços mais altos para sistemas de direção automatizados, o que poderia levar à adoção mais lenta desses sistemas, o que poderia, por sua vez, levar a acidentes com lesões que poderiam ter sido evitados por esses sistemas<sup>49</sup>.

Em contraste com a exposição, a incerteza de responsabilidade refere-se à falta de confiança sobre os custos reais de responsabilidade do produtor, em que uma empresa incorrerá<sup>50</sup>. Se um produtor de um veículo autónomo não puder prever com confiança os custos que terá caso incorra em responsabilidade civil, ele poderá atrasar a produção por considerar que os custos serão elevados<sup>51</sup>. Da mesma forma, as seguradoras podem recusar-se a cobrir aquele produtor ou os potenciais compradores do veículo autónomo, ou, ao invés, exigir prémios mais altos<sup>52</sup>.

Nesses casos, a incerteza quanto à responsabilidade poderia levar a um atraso na produção, uma produção mais lenta, ou a preços mais altos para sistemas de direção automatizados<sup>53</sup>.

---

<sup>44</sup> *Idem.*

<sup>45</sup> *Idem.*

<sup>46</sup> *Idem.*

<sup>47</sup> *Idem.*

<sup>48</sup> *Idem.*

<sup>49</sup> *Idem.*

<sup>50</sup> *Idem.*

<sup>51</sup> *Idem.*

<sup>52</sup> *Idem.*

<sup>53</sup> *Idem.*

Estes cenários constituem possibilidades, não verdadeiras previsões.

Ainda não existe uma condução totalmente automatizada. No entanto, existem vários caminhos para que isso aconteça num futuro próximo, incluindo sistemas avançados de assistência ao motorista que assumem uma parcela cada vez maior da tarefa de conduzir, sistemas automatizados de intervenção de emergência que intervêm de maneira cada vez mais assertiva e sistemas sem motorista que operam em ambientes cada vez mais desafiadores<sup>54</sup>. Cada um desses sistemas precisará de interagir com motoristas humanos, ciclistas, pedestres e outros utilizadores convencionais das estradas<sup>55</sup>. Essas interações podem ser especialmente desafiadoras, e as falhas que delas resultam levantam questões específicas dentro da responsabilidade civil do produtor<sup>56</sup>.

## **5. O Desafio regulatório: *Who cares?***

Perante um tema desta importância, na iminência de se tornar um tema da ordem do dia, as preocupações são inúmeras, ainda que se reconheçam os benefícios que têm os carros autônomos.

Os desafios são vários, mas a pergunta que assume maior preocupação será a de saber a quem se atribui a responsabilidade.

De quem é a responsabilidade? É da marca, do fornecedor, do responsável pelo *software* do carro e que o permite ser autônomo? Ou do transportado que agora não tem um papel ativo na condução? Ou será, antes, uma responsabilidade civil repartida por todos estes conforme o seu nível de contribuição para a ocorrência do sinistro? E como se delimita essa contribuição para o sinistro?

São várias, também, as questões éticas que se levantam. Por exemplo, o veículo autônomo deverá matar o seu utilizador para evitar a colisão contra um autocarro cheio de crianças?

---

<sup>54</sup> *Idem.*

<sup>55</sup> *Idem.*

<sup>56</sup> *Idem.*

Na Alemanha a máxima seguida neste ponto é a de que a estratégia será, sempre, obrigar a máquina a salvar o maior número de vidas humanas, independentemente da idade, género, condição física, sexo ou etnia.

Sem respostas, ainda, em Portugal, está aberto o caminho para que se legisle a livre circulação destes veículos em estradas portuguesas, desde a celebração do acordo com Espanha em Abril de 2018.

Estando aberto o caminho para que se legislem os carros autónomos em Portugal, com as inúmeras preocupações e questões que ao nível não só da responsabilidade civil, mas também da ética, se levantam, uma resposta clara e precisa é, no nosso entendimento, uma necessidade atual.

Este problema merece e exige uma análise ponderada<sup>57</sup>. Há várias questões que se levantam. Designadamente, podem ser aplicadas as regras da responsabilidade civil do produtor? Normativamente, como se devem aplicar?<sup>58</sup>

Contudo, muitas vezes, o "problema de responsabilidade" significa algo diferente<sup>59</sup>. Constitui um obstáculo a ser removido, objeto de consternação e não de contemplação<sup>60</sup>. No caso de sistemas de condução automatizados, a responsabilidade aparentemente deve ser "resolvida" antes que esses sistemas possam ser de conhecimento público<sup>61</sup>. Nessa visão, o foco rapidamente passa da compreensão do problema para a implementação da solução<sup>62</sup>.

A responsabilidade civil do produtor pode representar desafios funcionais específicos para o desenvolvimento e implementação de sistemas de inteligência artificial<sup>63</sup>. Da mesma forma, sistemas de inteligência artificial podem representar desafios funcionais específicos para a operação da responsabilização do produtor, ainda que não exista para promover o outro<sup>64</sup>. Em vez disso, esses desafios devem ser

---

<sup>57</sup> SMITH, Bryant Walker, "Automated Driving and Product Liability" (2017), pp.1 a 4.

<sup>58</sup> *Idem.*

<sup>59</sup> *Idem.*

<sup>60</sup> *Idem.*

<sup>61</sup> *Idem.*

<sup>62</sup> *Idem.*

<sup>63</sup> *Idem.*

<sup>64</sup> *Idem.*

identificados e avaliados com referência a objetivos mais amplos da sociedade, incluindo a segurança e o bem-estar<sup>65</sup>.

Há que ter em conta como a condução automatizada pode afetar a responsabilidade civil do produtor, da mesma forma que a responsabilidade civil do produtor pode afetar a condução automatizada, e cada um pode avançar ou impedir a prevenção de lesões e a compensação das vítimas<sup>66</sup>.

### *Quem quer saber?*

A questão de "quem é responsável" é frequentemente colocada em eventos públicos<sup>67</sup>.

Mas quem se *deve* importar e porquê?<sup>68</sup> Produtores de sistemas de condução automatizados devem-se preocupar, porque serão réus em casos de lesão, e também os advogados se devem importar<sup>69</sup>. A questão da responsabilidade deve, ainda, ser importante para as pessoas que realmente serão prejudicadas em acidentes de trânsito automatizados e para as pessoas que possam ser feridas em acidentes de qualquer tipo<sup>70</sup>. Esta última declaração acompanha, assim, dois objetivos principais da responsabilidade civil, a compensação e a segurança<sup>71</sup>.

A função compensatória da responsabilidade civil do produtor tem em conta a obrigatoriedade de colocar a vítima na situação em que estaria caso não tivesse sofrido o acidente, “devolvendo-lhe” a condição em que estava antes dos ferimentos relevantes<sup>72</sup>. Da mesma forma, a função compensatória da responsabilidade civil destina-se a restaurar as vítimas de atos ilícitos de forma mais geral, incluindo a condução negligente<sup>73</sup>. Os acidentes podem impor custos enormes àqueles que são feridos neles<sup>74</sup>. Mudar de um regime baseado em negligência veicular para uma premissa sobre a responsabilidade pelo

---

<sup>65</sup> *Idem.*

<sup>66</sup> *Idem.*

<sup>67</sup> *Idem.*

<sup>68</sup> *Idem.*

<sup>69</sup> *Idem.*

<sup>70</sup> *Idem.*

<sup>71</sup> *Idem.*

<sup>72</sup> *Idem.*

<sup>73</sup> *Idem.*

<sup>74</sup> *Idem.*

produto irá promover essa função compensatória se e, somente se, essa mudança tornar esses custos recuperáveis<sup>75</sup>.

A função de segurança com a responsabilização do produtor destina-se a incentivar os fabricantes e consumidores a tomar precauções de segurança razoáveis<sup>76</sup>.

Idealmente, a responsabilidade do produtor irá dissuadir os fabricantes e os consumidores a tomarem precauções de segurança razoáveis<sup>77</sup>.

Apesar da falta de clareza e da falta de confiança do consumidor neste produto, muitos Estados começam a reconhecer a sua inevitabilidade<sup>78</sup>. Ter carros “que se guiam a eles próprios” abre uma infinidade de questões de seguro e responsabilidade que são diferentes de tudo o que a sociedade já viu antes<sup>79</sup>.

Embora tenha havido muita discussão sobre veículos autónomos, nenhuma lei em Portugal foi, ainda, proposta sobre as preocupações com a responsabilidade quando esses veículos causem, inevitavelmente, acidentes.

Há muitos outros problemas que não são claros com veículos autónomos<sup>80</sup>. Os motoristas são frequentemente colocados em situações em que são forçados a escolher o menor de dois males<sup>81</sup>. São as chamadas questões éticas e, que embora não venham a ser aqui aprofundadamente estudadas nem abordadas, têm a maior das importâncias também a nível regulatório.

Considerando que o ordenamento jurídico se mantém lento no que respeita às respostas que são necessárias dar a estas questões dos carros autónomos, e que os mesmos circularão nas estradas num futuro próximo, o sistema judiciário deve estar preparado para lidar com ações judiciais que se venham a intentar com base nesta nova tecnologia<sup>82</sup>.

---

<sup>75</sup> *Idem.*

<sup>76</sup> *Idem.*

<sup>77</sup> *Idem.*

<sup>78</sup> ZOHN, Jeffrey R., “*When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages?*”, in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p.472.

<sup>79</sup> *Idem.*

<sup>80</sup> ZOHN, Jeffrey R., “*When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages?*”, in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p. 473.

<sup>81</sup> *Idem.*

<sup>82</sup> *Idem.*

Ainda que os produtores de veículos autónomos estejam confiantes de que os seus carros são extremamente seguros, os acidentes são inevitáveis<sup>83</sup>. Os acidentes automobilísticos totais e autónomos podem vir a tornar-se mais prováveis se e quando essas máquinas se tornem produtos tradicionais, produzidos em massa, mesmo que o número total de acidentes caia<sup>84</sup>. E, ainda que se perceba tratar-se de um produto revolucionário, não é claro que a lei venha a saber lidar com ele<sup>85</sup>. Em particular, os tribunais precisam de se preparar para saber como decidir aquando de questões sobre responsabilidade civil em relação a este tipo de máquinas<sup>86</sup>.

## 6. Enquadramento jurídico

O DL n.º 383/89, de 6 de novembro, consagra o Regime da Responsabilidade Civil do Produtor e transpõe, para tal, a Diretiva 85/374/CEE, do Conselho, de 23 de julho de 1985<sup>87</sup>.

No seu artigo 1.º fixa a responsabilidade objetiva do produtor e define os elementos essenciais para a delimitação do âmbito de responsabilização, sendo estes últimos o produtor, o produto e o defeito do produto<sup>88</sup>.

Nos termos do n.º 1 do art. 2.º, considera-se produtor o “*fabricante de produto acabado, de uma parte componente ou de matéria-prima* (produtor efetivo), mas também aquele que *se apresente como tal pela aposição no produto do seu nome, marca ou outro sinal distintivo* (produtor aparente)”<sup>89</sup>.

A responsabilidade será solidária se existirem vários responsáveis, imagine-se, mais do que um fabricante<sup>90</sup>. Para tal, admite-se a concorrência de imputações pelo risco,

---

<sup>83</sup> ZOHAN, Jeffrey R., “When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages”, in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p. 474.

<sup>84</sup> *Idem*.

<sup>85</sup> *Idem*.

<sup>86</sup> *Idem*.

<sup>87</sup> O Decreto-Lei n.º 383/89 foi, entretanto, modificado pelo Decreto-Lei n.º 131/2001, de 24 de abril, que transpõe a Diretiva 1999/34/CE, do Parlamento e do Conselho, de 10 de maio.

<sup>88</sup> TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade Civil – Temas Especiais*, Universidade Católica Editora, setembro 2015, p.106.

<sup>89</sup> *Idem*.

<sup>90</sup> *Idem*.

tal como pelo risco e pela culpa, fazendo a distinção entre “risco criado”, “gravidade da culpa” e “contribuição para o dano”<sup>91</sup>.

Deste modo, o produto tem de ser defeituoso, e será “quando não oferece a segurança com que legitimamente se pode contar, tendo em atenção todas as circunstâncias, designadamente a sua apresentação, a utilização que dele razoavelmente possa ser feita e o momento da sua entrada em circulação”. Produto defeituoso é, portanto, produto perigoso. Assim, está em causa a segurança que o consumidor pode esperar em função de diversos fatores que o legislador indica, nomeadamente, a apresentação do produto, a utilização razoável do mesmo e o momento em que foi colocado em circulação<sup>92</sup>. O que significa que, a falta de segurança tem de integrar uma vertente objetiva e uma vertente subjetiva, ou seja, a aptidão para causar danos e as expectativas legítimas do consumidor, respetivamente.

Reconhecem-se como categorias tradicionais de defeito, o defeito de conceção, o defeito de fabrico e o defeito de informação. O defeito de informação, no meio da dimensão objetiva e da dimensão subjetiva, configura uma situação “cinzenta” que pode levantar dificuldades na sua aplicação prática<sup>93</sup>.

No que à Responsabilidade Civil do Produtor concerne, a especial tutela dos consumidores, através desta responsabilização, nasce como forma de reparação dos danos pessoais, ou seja, da morte e/ou de lesões corporais. Com o tempo, começou a alargar-se também aos danos materiais, ainda que de forma incompleta, dado não ter sido sempre clara a distinção entre danos materiais e danos pessoais.

Quanto ao ónus da prova do defeito, o mesmo é do lesado, quer quanto ao defeito quer quanto ao dano e também quanto ao nexa causal entre o defeito e o dano. Reconhecem-se, contudo, algumas dificuldades na prova do defeito e do nexa causal. Maria da Graça Trigo, neste contexto afirma “por vezes constitui mesmo uma probatio

---

<sup>91</sup> *Idem.*

<sup>92</sup> TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade Civil – Temas Especiais*, Universidade Católica Editora, setembro 2015, p.107.

<sup>93</sup> *Idem.*

*diabólica*<sup>94</sup>. Pense-se, por exemplo, nas situações em que o produto fica inteiramente destruído<sup>95</sup>.

É por existir a possibilidade de o produtor ser responsabilizado por danos causados por defeitos que não são por ele conhecidos, nem cognoscíveis por um produtor normal do ramo de atividade, apenas por um produtor considerado ideal, que esta responsabilidade é independente de culpa, ou seja, objetiva<sup>96</sup>.

Geralmente, "*qualquer empresa envolvida no negócio de venda ou distribuição de produtos, está sujeita a responsabilidade por danos provocados em pessoas ou coisas causados pelo defeito do produto que vendeu ou distribuiu*"<sup>97</sup>.

Jeffrey R. Zohn considera que a lei irá evoluir de forma natural e gradual, conforme o acidente seja causado por defeito de fabrico ou por defeito de projeto<sup>98</sup>.

Ocorrerá um defeito de fabrico quando o produto se afastar do *design* pretendido, e nesse sentido a responsabilidade será imposta conforme a qualidade do produto satisfaça ou não os padrões de razoabilidade<sup>99</sup>.

Imagine-se que, um parafuso não foi aparafusado o suficiente num automóvel e, conseqüentemente, os freios não funcionam de forma adequada, esta situação tem de se considerar como defeito de fabrico, já que não será um reflexo de um *design* pobre, mas antes de uma máquina mal construída<sup>100</sup>. Quando isto acontece, o fabricante é estritamente responsável<sup>101</sup>. Este tipo de defeito, no entanto, tornou-se cada vez mais raro, porque a tecnologia moderna continua a tornar a eficiência e a precisão da linha de montagem quase perfeitas<sup>102</sup>. Apesar da raridade, tal pode acontecer, desde logo, devido ao grande volume do produto.

---

<sup>94</sup> TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade Civil – Temas Especiais*, Universidade Católica Editora, setembro 2015, p.110.

<sup>95</sup> *Idem.*

<sup>96</sup> TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade Civil – Temas Especiais*, Universidade Católica Editora, setembro 2015, p.118.

<sup>97</sup> ZOHN, Jeffrey R., "When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages", in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p. 474.

<sup>98</sup> *Idem.*

<sup>99</sup> ZOHN, Jeffrey R., "When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages", in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p. 475.

<sup>100</sup> *Idem.*

<sup>101</sup> *Idem.*

<sup>102</sup> *Idem.*

Ao determinar quem deve ser considerado civilmente responsável, os tribunais terão em conta a existência de um defeito de projeto<sup>103</sup>. Um defeito de projeto ocorre quando os riscos previsíveis de dano causado pelo produto poderiam ter sido reduzidos ou previstos pela adoção de um projeto alternativo considerado razoável, sendo que, a omissão de tal projeto torna o produto não seguro<sup>104</sup>. Muitos fatores podem ser considerados ao avaliar se um projeto alternativo é razoável e se a omissão tornou o produto seguro<sup>105</sup>. Os fatores incluem, assim, a magnitude e a probabilidade dos riscos previsíveis de dano, as instruções e advertências que acompanham o produto, bem como, a natureza e força das expectativas do consumidor em relação ao produto<sup>106</sup>. Para isto, os tribunais terão em conta os custos de produção, a longevidade do produto, a manutenção, bem como outros fatores que considerem relevantes para a análise<sup>107</sup>. E tendo em conta que tudo deverá ser avaliado caso a caso, os tribunais terão de fazer vários testes para perceber se o produto é ou não defeituoso<sup>108</sup>.

Todos os veículos autônomos têm um interruptor de emergência, o que permitirá que os condutores assumam manualmente a direção<sup>109</sup>. Isso provavelmente seria numa situação em que um acidente está prestes a ocorrer e o condutor instintivamente assume o controlo, a fim de minimizar os danos<sup>110</sup>. A capacidade do condutor de controlar o veículo cria, necessariamente, o potencial para negligência do condutor, uma vez que obriga o condutor a manobrar o veículo. Contudo, os carros sempre serão capazes de responder mais rápido que os condutores humanos, o que significa que o condutor humano pode não ser capaz de evitar a ocorrência do acidente<sup>111</sup>. E, como tal, admitir que o condutor seria ou não capaz de controlar o veículo, representaria um retrocesso no tempo, na medida em que estar-se-ia a criar uma confusão quanto ao tipo de responsabilidade do produtor. Já é claro, e dúvidas não se devem criar, de que a responsabilidade do produtor é objetiva, não é subjetiva. E não será pelo surgimento destes veículos, onde tal se torna ainda mais claro, que dúvidas se devam suscitar, ainda

---

<sup>103</sup> *Idem.*

<sup>104</sup> *Idem.*

<sup>105</sup> *Idem.*

<sup>106</sup> *Idem.*

<sup>107</sup> *Idem.*

<sup>108</sup> *Idem.*

<sup>109</sup> ZOHAN, Jeffrey R., "When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages", in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p. 479.

<sup>110</sup> *Idem.*

<sup>111</sup> *Idem.*

que se reconheça que os atuais princípios que regem a responsabilidade civil automóvel tenham de sofrer algumas modificações quando aplicados aos carros autónomos<sup>112</sup>.

### III.

#### 7. Efeitos e Impacto dos Carros Autónomos no Mercado de Seguros

Uma especialista do grupo PSA explica que parte da responsabilidade civil estará sempre coberta, mas há questões que é preciso assegurar<sup>113</sup>. Em alguns acidentes a quem se atribui a responsabilidade? Ao carro autónomo ou ao dono do carro?

François Nédey, membro do comité executivo da Allianz France, considera que *“o marco regulatório atual já se adequa perfeitamente aos veículos autónomos. Em caso de acidente, o operador é responsável pelo veículo, embora em casos especiais a responsabilidade possa ser trasladada ao fabricante. A bordo de um veículo particular, o motorista é o responsável, mas a seguradora poderia agir sobre a construtora em caso de um mau funcionamento do sistema de navegação autónoma.”*<sup>114</sup>

Contudo, esta visão está longe de ser realidade assente para as Seguradoras, desde logo, porque são inúmeros os desafios que enfrentam e terão de enfrentar.

Hakan Samuelsson, presidente e diretor-geral da Volvo, deixou claro, em Outubro de 2017, que as marcas devem ser *“totalmente responsáveis por tudo o que o carro faz em modo autónomo”*<sup>115</sup>. Se o carro assume a responsabilidade, então é a marca do automóvel que deverá assumir a culpa caso algo corra mal<sup>116</sup>. O responsável máximo da marca sueca foi ainda mais longe quando afirmou que as marcas que *“não estão dispostas a dar esta garantia não devem tentar desenvolver carros autónomos”*<sup>117</sup>.

---

<sup>112</sup> *Idem.*

<sup>113</sup> VANSO, Talita, *“A iminência dos carros autónomos e os desafios propostos ao mercado de seguros”*, 2018.

<sup>114</sup> *Idem.*

<sup>115</sup> *Idem.*

<sup>116</sup> *Idem.*

<sup>117</sup> *Idem.*

Verdade é que, até 2030 as marcas e seguradoras têm de chegar a uma conclusão, sabendo desde já que os seguros vão ter de mudar e até se debate se as cartas de condução poderão vir a ter diferentes níveis, para carros autónomos ou manuais, por exemplo.

Constituirá isto uma oportunidade de inovação para as seguradoras?

O cenário mundial de seguros está cada vez mais desafiador, por fatores vários como o aumento natural da competitividade do mercado, a diminuição de seguro auto, em muitos lugares com cenário económico desfavorável, o aumento da regulamentação nas normas de segurança e a privacidade dos dados, o envelhecimento demográfico e a diminuição da lealdade do consumidor também ajudam a criar este cenário de mudanças e de forte pressão.

As seguradoras são confrontadas, hoje, com um novo tipo de consumidor. Os jovens, e futuros novos consumidores, *milleniuns*, são acostumados ao mundo mobile e a um fluxo constante de interações digitais. Um relatório da Adobe de 2016 mostra que 66% dos chamados *milleniuns* concordam que os jovens estão “*over dependent*” de dispositivos móveis e que 60% deles gastam mais tempo com dispositivos que com relações pessoais. Estes futuros novos clientes estão a trazer a necessidade de serviços baseados em tecnologia, o que pode comprometer os padrões das práticas de mercado de seguros e abrir caminho para novos concorrentes mais ágeis, com modelos de negócios inovadores.

Neste paradigma, Carla Castro, responsável pelo Canal Digital – Transformação Digital da MAPFRE Seguros, afirma: “*estão a surgir novas necessidades de proteção de pessoas e bens porque os riscos a que estamos expostos estão a mudar.*” Alerta ainda que, “*um seguro automóvel hoje não cobre os mesmos riscos que cobria no passado, existem novas automatizações, tecnologias de deteção e proteção que a indústria automóvel está a desenvolver e que alteram o comportamento dos veículos em circulação. Temos a realidade dos veículos autónomos que vai constituir uma verdadeira mudança de paradigma.*”<sup>118</sup>

São várias as questões que se levantam para o mercado de seguros.

---

<sup>118</sup> CASTRO, Carla, in Revista *VidaEconómica*, ID: 73844591, 02-03-2018.

Uma das mais significativas e relevantes mudanças diz respeito à responsabilidade civil, sobretudo, pelo facto de como as seguradoras deverão atribuir o risco e de quem responsabilizar em caso de sinistro, já que a pré-disposição desta automação é a ausência de condutor.

Para alguns, o produtor do veículo ou o responsável pelo *software* que conduzia o veículo no momento do sinistro serão chamados a assumir a responsabilidade pelo que “deu errado”, já que o motorista, por definição, deixou de ser o elemento ativo na direção do carro<sup>119</sup>.

Crê-se que muitos dos critérios tradicionais para fixação do cálculo da franquia do seguro, como a quantidade de acidentes do segurado no passado, por exemplo, continuarão em vigor<sup>120</sup>. Contudo, a marca, o modelo e o ano do carro podem assumir uma importância maior, já que nem todas as marcas investem neste tipo de veículos e, como tal, o custo de um carro autónomo será bem mais elevado para o consumidor<sup>121</sup>.

Em contrapartida, espera-se que as coberturas de roubo, de danos por colisão ou aqueles causados por fatores naturais sofram poucas alterações e podem até tornar-se mais baratas, caso os custos de reparo ou de substituição de peças forem compensados pela frequência mais baixa de sinistros<sup>122</sup>.

Ao realizarem estas prospeções futuras, as Seguradoras preveem uma queda de quase 40% nos prémios de seguro automóvel quando se verificar a massificação de carros autónomos<sup>123</sup>. Mas, por outro lado, consideram que esse será o momento para se reinventarem, já que o baixo índice de acidentes fará com que as companhias consigam economizar, na medida em que não precisarão de realizar tantos pagamentos aos segurados<sup>124</sup>.

---

<sup>119</sup> VANSO, Talita, “A iminência dos carros autónomos e os desafios propostos ao mercado de seguros”, 2018.

<sup>120</sup> *Idem.*

<sup>121</sup> *Idem.*

<sup>122</sup> *Idem.*

<sup>123</sup> *Idem.*

<sup>124</sup> *Idem.*

Thiago Augusto Gonçalves Bozelli, Advogado e Membro da Comissão de Direito dos Seguros do Brasil, afirma “*Sem dúvida, mutatis mutandis, o impacto desta nova tecnologia sobre o mercado de seguros de automóvel será significativo!*”<sup>125</sup>

Portanto, para as seguradoras, uma introdução gradual de veículos autónomos pode dar tempo para se adaptarem. No entanto, estão cientes de que existirá a necessidade de transformar aspetos da atual cadeia de valor do seguro, incluindo gestão de sinistros, subscrição e desenvolvimento de produtos. Também esperam que o sucesso no futuro recaia cada vez mais em parcerias com empresas de tecnologia e produtores de veículos<sup>126</sup>.

Para as Seguradoras em geral, o mercado de seguros é particularmente relevante. Como tal, a falha de qualquer grande seguradora poderia causar uma interrupção significativa na mobilidade e transporte de qualquer país.

Feita uma previsão do impacto e desafios no setor de seguros, a mudança gradual para o mercado reflete-se, sobretudo, na redução das expectativas no prémio de risco, já que os carros autónomos representam uma crescente de veículos<sup>127</sup>.

Num curto prazo de tempo, as seguradoras antecipam um aumento inicial no prémio de risco<sup>128</sup>. O que se justifica pelas condições atuais do mercado e pelas mudanças nas lesões corporais<sup>129</sup>. No entanto, a médio e longo prazo, consideram que haverá uma redução gradual à medida que os veículos normais, bem como os autónomos, se forem tornando mais seguros, reduzindo, assim, os sinistros<sup>130</sup>.

“*Who is liable and what the insurance product could look like?*”<sup>131</sup>  
Ao pensar no impacto dos carros autónomos no mercado como um todo, não é necessário considerar mudanças potenciais na natureza do produto de seguro. Ao contrário, são as

---

<sup>125</sup> *Idem.*

<sup>126</sup> CLAUS, Stefan, Nicholas Silk and Chris Wiltshire, “*Potential impacts of autonomous vehicles on the UK insurance sector*”, April 2017.

<sup>127</sup> *Idem.*

<sup>128</sup> *Idem.*

<sup>129</sup> *Idem.*

<sup>130</sup> *Idem.*

<sup>131</sup> *Idem.*

tendências exageradas nas reivindicações que importam e a presunção de que as seguradoras continuarão a pagar por essas despesas<sup>132</sup>.

A questão que se coloca com todas estas mudanças, será a de saber se a seguradora continuará, de acordo com o modelo atual, a proteger o segurado, ou se, ao invés, fornecerá cobertura ao produtor<sup>133</sup>.

Já se reconhece que a responsabilidade do veículo, leia-se do produtor do veículo, e não do transportado, aumentará progressivamente à medida que os carros autónomos se desenvolvam<sup>134</sup>.

Qualquer alteração futura aos requisitos legais de cobertura terá implicações para o modelo de seguro automóvel existente<sup>135</sup>.

## 8. Propostas de Soluções

### 8.1. À luz do ordenamento jurídico português

O Decreto-Lei n.º 383/89 consagra “*um regime especial de responsabilidade civil do produtor pelos danos causados por defeitos dos seus produtos*”<sup>136</sup>.

Com efeito, regula os danos resultantes de produtos defeituosos que circulam no mercado, não distinguindo a responsabilidade contratual da extracontratual<sup>137</sup>. Compreende-se um tratamento unitário da responsabilidade do produtor, desde logo porque se pretende assegurar uma igual proteção das vítimas<sup>138</sup>.

Deste modo, pode afirmar-se que este DL estabelece um regime uniforme da responsabilidade do produtor pelos danos causados por produtos defeituosos<sup>139</sup>.

---

<sup>132</sup> CLAUS, Stefan, Nicholas Silk and Chris Wiltshire, “*Potential impacts of autonomous vehicles on the UK insurance sector*”, April 2017.

<sup>133</sup> *Idem*.

<sup>134</sup> *Idem*.

<sup>135</sup> *Idem*.

<sup>136</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, p.451.

<sup>137</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, p.475.

<sup>138</sup> *Idem*.

<sup>139</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, p. 477.

Permitindo, assim, que qualquer vítima de produtos defeituosos acione o produtor, independentemente de ser um terceiro ou parte no contrato<sup>140</sup>.

Com isto, qualquer discussão quanto à qualificação da responsabilidade como contratual ou extracontratual perde o interesse, já que o ressarcimento do dano, objetivo principal, obedece a igual regime<sup>141</sup>.

O Direito não pode ficar indiferente aos danos provocados por produtos defeituosos<sup>142</sup>.

Calvão da Silva aponta como três as soluções legislativas possíveis, “*exteriorização*” do dano na vítima, deixando-o ficar onde se verifica como risco da vida; “*interiorização*” do dano, trasladando-o do lesado para quem produz e lança no mercado o produto defeituoso; *socialização do dano*. ”<sup>143</sup>

De acordo com o artigo 1.º do DL n.º 383/89, “*o produtor é responsável, independentemente de culpa, pelos danos causados por defeitos dos produtos que põe em circulação*”. Deste modo se compreende que a opção legislativa recaiu sobre a interiorização do dano.

Atendendo ao circuito lógico das atividades económicas, que se constitui pela produção, pela distribuição e pelo consumo, facilmente se entende que é a produção a fase decisiva na configuração dos produtos<sup>144</sup>. Calvão da Silva, neste sentido, afirma “*nela se idealiza ou concebe e fabrica o produto, se preveem ou omitem advertências e avisos necessários para os riscos e perigos inerentes à sua utilização, enfim, se estrutura o produto na sua performance e modo de ser*”<sup>145</sup>. Assim, os defeitos terão origem ainda no processo produtivo<sup>146</sup>. Se pensarmos nos produtos que chegam ao consumidor tal como saem do produtor, sejam eles simples ou complexos, percebe-se o destaque que a produção tem no circuito económico, seja pela publicidade, seja pelo processo de marketing realizados pelo produtor e dirigidos diretamente ao consumidor<sup>147</sup>.

---

<sup>140</sup> *Idem.*

<sup>141</sup> *Idem.*

<sup>142</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 525 e 526.

<sup>143</sup> *Idem.*

<sup>144</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 526 e 527.

<sup>145</sup> *Idem.*

<sup>146</sup> *Idem.*

<sup>147</sup> *Idem.*

Com isto e paralelamente, os comerciantes deixam de ter o papel ativo que se lhes reconhecia antigamente, de conselheiros na decisão de comprar, pois passam a meros distribuidores do produto<sup>148</sup>.

Assim e com o crescente fenómeno consumista, surge o direito do consumo ou direito do consumidor, a fim de criar uma proteção específica do consumidor<sup>149</sup>. Calvão da Silva considera que, *“esta proteção repousa na vulnerabilidade e na fraqueza económica do consumidor nas suas relações com os profissionais, provocadas ou acentuadas por transformações profundas operadas na coeva sociedade industrial: transformações económicas, em que a passagem da produção artesanal à produção de massa multiplica os riscos de acidentes e atentados à saúde e segurança do consumidor; transformações comerciais, com a distribuição em cadeia a distanciar o produtor do consumidor sem aproximar este do revendedor, também ele leigo perante produtos requintados, o que vai fazer expandir a publicidade e “marketing” do próprio produtor; transformações técnicas, em que o moderno acondicionamento dos produtos e a sua complexidade crescente não possibilitam ao distribuidor e ao consumidor o contacto material e intelectual com os mesmos”*<sup>150</sup>.

Deste modo, e tendo em conta que o titular do processo produtivo é também a fonte real do dano em última análise, não se aceita outra solução que não a concentração da responsabilidade objetiva no produtor<sup>151</sup>. O que fica claro não só com o regime, mas também com os diversos tipos de defeito, pois se não forem defeitos de origem, mas posteriores, o produtor não será responsável<sup>152</sup>. Nesse caso, será responsável o distribuidor, consoante a imperfeição em causa – má conservação, venda fora de prazo, montagem ou instalação deficiente do produto<sup>153</sup>.

O produtor, além de ser o titular do processo produtivo, é a pessoa capaz de prevenir o risco<sup>154</sup>. O produto é idealizado, fabricado e concebido pelo produtor, pelo que se compreende, também por isto, a concentração da responsabilidade na sua pessoa<sup>155</sup>.

---

<sup>148</sup> *Idem.*

<sup>149</sup> *Idem.*

<sup>150</sup> *Idem.*

<sup>151</sup> *Idem.*

<sup>152</sup> *Idem.*

<sup>153</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 527 e 528.

<sup>154</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 528 e 529.

<sup>155</sup> *Idem.*

Nas palavras de Rui de Alarcão, “*responsável há-de em princípio ser aquele que domina de uma maneira geral a fonte do risco*”, que como salienta Trimarchi “*tem o controlo das condições gerais do risco*”<sup>156</sup>.

À luz do artigo 4.º, n.º 1 do DL, o produtor será responsável independentemente de culpa, pelos danos causados por defeitos do produto, pelo lançamento no mercado de produto que não ofereça a segurança que dele legitimamente se pode esperar. E este preceito compreende-se, desde logo, por ser o produtor a pessoa que, como afirma Calvão da Silva, “*pode fabricar e pôr em circulação bens (mais) seguros, cumprindo a obrigação geral de segurança.*”<sup>157</sup>. O que não acontece quando, ao invés do produtor, se trata de pessoa sem influência na produção, no controlo da qualidade e da segurança do produto, como, por exemplo, o comerciante ou revendedor intermediário<sup>158</sup>.

Calvão da Silva considera poder afirmar-se que, “*a responsabilidade objetiva do produtor é a que melhor pode desempenhar a função preventiva da responsabilidade civil. Por um lado, conhecedor das características estruturais do seu produto, encontra-se posicionado para antever o uso ou usos razoáveis que dele possam vir a ser feitos e prever os riscos conexos, elemento a sopesar na análise da sua utilidade ou benefícios e custos e, sobretudo, nas expectativas do público consumidor, a fim de determinar se o mesmo é ou não defeituoso (art. 4.º, n.º 1 DL n.º 383/89). Por outro lado, a responsabilidade objetiva do produtor incentivá-lo-á a tomar medidas preventivas, a fazer investimentos em técnicas novas e mais avançadas para melhorar a qualidade e a segurança dos produtos, por forma a evitar novos eventos danosos – medidas preventivas que consumidores e intermediários não terão possibilidade de adotar, as mais das vezes apanhados desprevenidos, sem conhecimento do risco nem capacidade de controlo do perigo.*”<sup>159</sup>

Sendo o produtor a pessoa que pode suportar melhor os danos provocados pelo defeito, seja porque não os previu, seja porque não os preveniu, leva, uma vez mais, à fácil compreensão da importância da responsabilidade objetiva do mesmo<sup>160</sup>.

---

<sup>156</sup> *Idem.*

<sup>157</sup> *Idem.*

<sup>158</sup> *Idem.*

<sup>159</sup> *Idem.*

<sup>160</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 530 e 531.

Neste sentido, e no entendimento do Professor Calvão da Silva, “reconheça-se que só provisória e instrumentalmente há “interiorização” da indemnização, pois em termos finais e definitivos acaba por se obter o resultado da sua “exteriorização” no conjunto dos utentes, sublinhe-se, e não ou não só na vítima, o que reforça o acerto da opção legislativa pela concentração da responsabilidade no produtor – a única pessoa que pode tomar medidas preventivas contra os defeitos dos produtos e a que melhor pode repartir ou disseminar o seu custo pelos consumidores em geral, socializando-o, sem deixar de favorecer e assegurar a proteção daqueles que, no caso concreto, tiverem a infelicidade de serem lesados pelos produtos defeituosos. Afirmando tudo isto equivale a reconhecer que o seguro representa, na prática, o grande argumento que suporta a responsabilidade objetiva do produtor.”<sup>161</sup>

Com efeito e em face do resultado obtido, poder-se-ia questionar se não seria preferível o recurso a um seguro do consumidor ou a um seguro pessoal ou, ainda, a um seguro coletivo<sup>162</sup>.

Quanto ao seguro pessoal, atente-se no entendimento do Professor Calvão da Silva, com o qual tendemos a concordar “Um seguro pessoal específico para o consumidor teria a vantagem da celeridade e facilidade da indemnização em caso de acidentes causados por produtos defeituosos, pois evitaria eventuais processos contenciosos, morosos e complicados. Porém, esta vantagem seria mais do que neutralizada pelos seus inconvenientes. Em primeiro lugar, seria, perdoe-se-nos a expressão, praticamente impraticável, pois à pobreza da generalidade dos consumidores acresce a sua falta de informação ou mesmo desinformação acerca dos riscos que corre, o que obrigaria a múltiplos seguros. Em segundo lugar, seria mais oneroso para o consumidor. Na verdade, a companhia seguradora poder-se-ia sub-rogar ao lesado pelo facto danoso perante o responsável, o produtor, o que levaria este provavelmente a segurar-se; deste modo, existiriam dois seguros em vez de um, e o consumidor acabaria por pagar ambos os prémios. Em terceiro lugar, os princípios *ubi commoda ibi incommoda* e *richesse oblige* conduzem ao seguro do fabricante e não ao do consumidor, pessoa economicamente débil. Em quarto lugar, a solução em apreço deixaria de fora

---

<sup>161</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, p. 532.

<sup>162</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 532 e 533.

*terceiros que, embora alheios ao uso e utilização dos produtos, por circunstâncias fortuitas se encontravam na sua proximidade – os chamados bystanders.*”<sup>163</sup>

Também um seguro coletivo dos consumidores será de difícil aplicação prática, já que custeado por alguém que não se sabe logo à partida quem<sup>164</sup>. E, não tendo o consumidor um papel ativo no processo de produção, não faz sentido um seguro com eficácia nula no objetivo final, a prevenção de acidentes<sup>165</sup>.

Se é o produtor o titular do processo produtivo e o responsável, independentemente de culpa, é ele quem deverá recorrer ao seguro<sup>166</sup>.

Neste sentido, é comum a referência a três modalidades de seguro do produtor, designadamente, o seguro coletivo ou social, a provisão ou auto-seguro e o seguro individual ou privado<sup>167</sup>.

Por seguro coletivo dos produtores entende-se o seguro contratado pelos próprios produtores em conjunto, o que levanta, desde logo, problemas, devido à heterogeneidade de produtores e de produtos<sup>168</sup>.

A provisão ou auto-seguro “*consiste em o fabricante pôr de lado certas quantias para cobrir a eventualidade de acidentes danosos*”<sup>169</sup>. O produtor constituirá, assim, uma provisão, prevenindo-se caso o risco se verifique<sup>170</sup>. Ora, cremos não ser uma solução atendível, já que a potencialidade de perigo é grande em produtos defeituosos, e esta modalidade só parece fazer sentido para situações em que seja pequena a probabilidade de risco<sup>171</sup>.

Segundo Calvão da Silva, “*o seguro individual ou privado é o mecanismo pelo qual o produtor transfere o risco para a companhia seguradora mediante a contrapartida de uma remuneração*”<sup>172</sup>. E, assim, tendemos a concordar com o entendimento deste Professor quando afirma que se trata “*inquestionavelmente, da modalidade de garantia*

---

<sup>163</sup> *Idem.*

<sup>164</sup> *Idem.*

<sup>165</sup> *Idem.*

<sup>166</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 534 a 536.

<sup>167</sup> *Idem.*

<sup>168</sup> *Idem.*

<sup>169</sup> *Idem.*

<sup>170</sup> *Idem.*

<sup>171</sup> *Idem.*

<sup>172</sup> *Idem.*

*que melhor se adapta à matéria em apreço, porquanto permite atender às características do produto e sua particular perigosidade, proporcionando às partes, por isso mesmo, grande maleabilidade e flexibilidade quanto a vários pontos, designadamente quanto à delimitação dos riscos cobertos, montante e âmbito espacial e temporal da garantia, tarifa, franquia, etc. Ademais disso, não implica imobilização de capitais avultados e a admissibilidade de ação proposta diretamente pelo lesado contra o próprio segurador pode, por isso, propiciar ao fabricante comodidade e economia. Daí a sua grande frequência.*<sup>173</sup>

É, portanto, necessário que a responsabilidade objetiva do produtor não seja absoluta, para que o respetivo seguro seja praticável<sup>174</sup>.

### **8.1.1. Em especial, o Decreto-Lei n.º 383/89, de 6 de Novembro**

No artigo 1.º do DL n.º 383/89, vem logo mencionado o pressuposto fundamental e condição essencial da responsabilidade civil, a existência de dano<sup>175</sup>. Contudo, nem todos os danos são ressarcíveis à luz deste diploma, pois só o serão se especificados no artigo 8.º, e com os limites previstos no artigo 9.º, sem prejuízo da aplicação do direito comum, como previsto no artigo 13.º do DL<sup>176</sup>.

Deste modo, consideram-se ressarcíveis os danos patrimoniais indiretos, sejam danos emergentes ou lucros cessantes, mas também os danos não patrimoniais<sup>177</sup>. E, neste sentido, valem as regras do direito comum quanto à extensão dos danos a indemnizar<sup>178</sup>.

No que ao dano patrimonial indireto da própria vítima concerne, atender-se-á à teoria da diferença, plasmada no artigo 566.º, n.º 2 do CC, para a avaliação do dano. Assim, Pereira Coelho considera que se olha para “*a diferença entre a situação real e a situação hipotética atual do património do lesado*”<sup>179</sup>.

---

<sup>173</sup> *Idem.*

<sup>174</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 536 a 538.

<sup>175</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, p. 677.

<sup>176</sup> *Idem.*

<sup>177</sup> *Idem.*

<sup>178</sup> *Idem.*

<sup>179</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 681 e 682.

Quanto ao dano patrimonial indireto de terceiros em caso de morte ou de lesão corporal, atender-se-á ao disposto no artigo 495.º do CC<sup>180</sup>.

Finalmente, atender-se-á ao disposto no artigo 496.º do CC, para determinação do *quantum debeatur* de danos não patrimoniais<sup>181</sup>.

Por conseguinte, podemos entender que isto constitui um progresso face a outros ordenamentos, na medida em que nesses outros não se preveem como ressarcíveis os danos não patrimoniais que como tal não estejam tipificados na lei<sup>182</sup>. Ao invés previsto em Portugal, em que se admite a ressarcibilidade em termos gerais. Contudo, não se poderá olvidar ao facto de isto não ser desprovido de significado<sup>183</sup>. Com o estatuído no artigo 496.º do CC, a lei portuguesa não dá azo a situações em que tenha de se considerar como patrimonial um dano de natureza não patrimonial, a fim de tornar indemnizáveis danos que, à partida e por não estarem na lei como não patrimoniais, não seriam<sup>184</sup>.

À luz do artigo 8.º deste DL, “*são ressarcíveis os danos resultantes de morte ou lesão pessoal e os danos em coisa diversa do produto defeituoso*”.<sup>185</sup> O mesmo será dizer que os danos no próprio produto defeituoso e posto em circulação pelo produtor não serão ressarcíveis à luz deste diploma<sup>186</sup>. Quanto a isto, Calvão da Silva entende que, “*A indemnização pela inidoneidade, deterioração e destruição do próprio produto está excluída do campo de aplicação, porque a responsabilidade do produtor cinge-se aos “danos causados por defeitos dos produtos que põe em circulação”, não se estendendo aos danos do produto em si mesmo. Este aspeto está, de resto, no coração da distinção, já conhecida, entre a responsabilidade do produtor pela segurança do consumidor na sua pessoa e nos seus bens – interesse da integridade – e a responsabilidade pelos vícios da própria coisa – a chamada garantia legal e contratual – para proteção do interesse de uso da coisa ou da equivalência prestacional, isto é, para proteção do interesse no cumprimento perfeito. O legislador considerou não ser útil ou conveniente incluir o segundo aspeto referido – o vício do próprio produto traduzido na sua desvalorização,*

---

<sup>180</sup> *Idem.*

<sup>181</sup> *Idem.*

<sup>182</sup> *Idem.*

<sup>183</sup> *Idem.*

<sup>184</sup> *Idem.*

<sup>185</sup> Artigo 8.º - Danos Ressarcíveis: “*São ressarcíveis os danos resultantes de morte ou lesão pessoal e os danos em coisa diversa do produto defeituoso, desde que seja normalmente destinada ao uso ou consumo privado e o lesado lhe tenha dado principalmente este destino.*”

<sup>186</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 702 e 703.

*inidoneidade para o fim a que é destinado ou falta das qualidades asseguradas ou necessárias para a realização desse mesmo fim -, em virtude de o considerar resolvido pelo direito de venda em todos os Estados.”<sup>187</sup>*

Se, à partida, não haverá dificuldades em determinar se a coisa danificada é ou não diversa do produto que causou o dano, haverá, contudo, dificuldades quando o produto fique destruído ou deteriorado em virtude de um defeito numa parte componente do mesmo<sup>188</sup>. São os chamados “defeitos repercutentes”<sup>189</sup>. Imaginando um automóvel que se incendia, em plena estrada, por defeito grave na bateria, Calvão da Silva, afirma que, “*Se se vê o produto acabado – o automóvel – como coisa diversa do produto defeituoso – a bateria, A pode obter indemnização do produtor da bateria com base no DL n.º 383/89; se não se qualifica o produto acabado como coisa diversa do produto defeituoso, A não poderá obter indemnização pela destruição do automóvel na base do DL.*”<sup>190</sup>

Quanto ao primeiro entendimento, o mesmo parece não merecer o nosso acolhimento, já que o fracionamento ou decomposição do produto pode levar à ideia, errada, de o dano ser em coisa diversa do produto defeituoso<sup>191</sup>. Ao invés, o produto defeituoso deverá ser considerado como um todo, pois que o mesmo constitui uma unidade, e sendo uma unidade é como tal que deverá ser entendido<sup>192</sup>. Unidade compósita, sobre a qual alguém, quando a adquire, passa a ter o poder de disposição, de uso, de direção e de controlo<sup>193</sup>. Neste sentido, Calvão da Silva reitera, “*a destruição ou deterioração do automóvel, em consequência de vícios da bateria, dos travões ou de outra parte componente, não constitui dano causado pelos defeitos do produto posto em circulação em coisa diversa do produto defeituoso, mas dano causado por um defeito do produto no mesmo produto. Outra não é, aliás, a razão da responsabilidade do produtor do produto acabado*”<sup>194</sup>.

---

<sup>187</sup> *Idem.*

<sup>188</sup> SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999, pp. 702 a 706.

<sup>189</sup> *Idem.*

<sup>190</sup> *Idem.*

<sup>191</sup> *Idem.*

<sup>192</sup> *Idem.*

<sup>193</sup> *Idem.*

<sup>194</sup> *Idem.*

Assim, o produtor é responsável, independentemente de culpa, pelo produto defeituoso que põe em circulação, seja ele defeituoso num todo ou apenas numa sua parte constitutiva, já que se o defeito faz sempre parte do produto final, os danos que resultem como repercutentes desse defeito serão sempre, também, danos no próprio produto e não em coisa diferente<sup>195</sup>.

Se, por exemplo, o dano no automóvel for provocado por componentes que tenham sido posteriormente à sua entrada em circulação substituídas ou acrescentadas e, como tal, não tenham sido originalmente embutidas no veículo pelo produtor, já terá de se considerar um dano em coisa diversa do produto defeituoso<sup>196</sup>. Imagine-se que o acidente é provocado pelo rebentamento de um pneu. Esse pneu não faz parte da unidade compósita que é o automóvel, ainda que faça parte dele e dele seja imprescindível, pois que não o integra no momento em que o produto como unidade entra em circulação<sup>197</sup>.

Deste modo e em jeito de conclusão, o DL n.º 383/89, na esteira da Diretiva Comunitária, não visa ressarcir todos os danos<sup>198</sup>. O objetivo principal deste DL é o ressarcimento dos danos resultantes de morte ou lesão pessoal, independentemente da qualidade da vítima<sup>199</sup>. No entanto, o ressarcimento estende-se, também e ainda, aos danos em coisa diversa do produto defeituoso<sup>200</sup>. Estes objetivos evidenciam o propósito último deste DL, a proteção do consumidor. E, quanto aos restantes danos que não estejam abrangidos por este DL, vale o direito comum, contratual ou extracontratual, de acordo com o artigo 13.<sup>º</sup><sup>201</sup>.

### 8.1.2. Da exclusão do dever de indemnizar

Tendo em conta o *supra* exposto e o objetivo da presente dissertação, consideramos importante abordar as causas de exclusão da responsabilidade do produtor, constantes das várias alíneas do artigo 5.º do DL n.º 383/89 <sup>202</sup>.

---

<sup>195</sup> *Idem.*

<sup>196</sup> *Idem.*

<sup>197</sup> *Idem.*

<sup>198</sup> *Idem.*

<sup>199</sup> *Idem.*

<sup>200</sup> *Idem.*

<sup>201</sup> *Idem.*

<sup>202</sup> Art.5.º (*Exclusão da responsabilidade*)

Por existir um conjunto amplo de causas de exclusão da responsabilidade do produtor, a responsabilidade do mesmo, ainda que objetiva, é relativa e não absoluta<sup>203</sup>.

De acordo com o entendimento da Professora Maria da Graça Trigo, “*as causas de exclusão previstas nas alíneas a) e b) vêm esclarecer ou complementar a fatispecie do princípio de responsabilização do art. 1.º Com efeito, se o produtor é responsável pelos danos causados pelos produtos defeituosos que põe em circulação, logicamente não o será se não o tiver feito, ou se o produto não era defeituoso no momento da entrada em circulação. A contrario, se um produto defeituoso se encontra no mercado, presume-se que foi colocado em circulação pelo produtor e que era defeituoso quando tal sucedeu.*”<sup>204</sup>

Deste modo, e para não haver responsabilidade do produtor à luz do artigo 5.º, este terá de provar que não pôs o produto em circulação; ou que o defeito do produto não existia nesse momento; ou que não fabricou aquele produto com um objetivo económico, nem no âmbito da sua atividade profissional; ou que o defeito é devido à necessária conformidade do produto com normas estabelecidas pelas autoridades públicas; ou que, no momento em que o pôs em circulação, o estado dos conhecimentos técnicos e científicos não o permitia conhecer o defeito; ou, ainda, que o defeito é imputável ao fabricante, por este ter instruções para que o produto fosse de determinada maneira e o produtor, como tal, não tenha tido intervenção nessas escolhas/decisões do fabricante<sup>205</sup>.

Sobre o produtor, quanto à primeira causa de exclusão da responsabilidade do produtor, recai a presunção de que o produto foi por si colocado no mercado, pelo que é

---

O produtor não é responsável se provar:

- a) *Que não pôs o produto em circulação;*
- b) *Que, tendo em conta as circunstâncias, se pode razoavelmente admitir a inexistência do defeito no momento da entrada do produto em circulação;*
- c) *Que não fabricou o produto para venda ou qualquer outra forma de distribuição com um objectivo económico, nem o produziu ou distribuiu no âmbito da sua atividade profissional;*
- d) *Que o defeito é devido à conformidade do produto com normas imperativas estabelecidas pelas autoridades públicas;*
- e) *Que o estado dos conhecimentos científicos e técnicos, no momento em que pôs o produto em circulação, não permitia detectar a existência do defeito;*
- f) *Que, no caso de parte componente, o defeito é imputável à concepção do produto em que foi incorporada ou às instruções dadas pelo fabricante do mesmo.*

<sup>203</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in *Revista Eletrónica de Direito*, Junho de 2017, p.38.

<sup>204</sup> TRIGO, Maria da Graça, *Responsabilidade Civil – Temas Especiais*, Universidade Católica Editora, setembro 2015, p.114.

<sup>205</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in *Revista Eletrónica de Direito*, Junho de 2017, p.38.

o produtor quem tem de provar que não pôs o produto em circulação, para ser distribuído ou comercializado<sup>206</sup>. Ou seja, o produtor tem de provar que o produto foi colocado no mercado por outra entidade, com a qual não tem qualquer ligação<sup>207</sup>.

Apesar de não existir, no presente regime, uma definição de “colocação em circulação”, o relator Serra Batista, no acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 09.09.2010<sup>208</sup>, apresenta uma definição, considerando que se compreende no conceito de colocação em circulação “o produto que é logo entregue pelo produtor a um terceiro ou a uma cadeia distributiva”. Fernando Dias Simões, quanto ao momento da entrada em circulação do produto, refere que, o produto é colocado em circulação quando o “seu produtor ou importador, voluntariamente, o distribui ou comercializa no âmbito da sua atividade económica”.

Deste modo, se o produto for colocado no mercado por um terceiro à revelia do produtor, que adquire o produto de forma ilícita, fica afastada a responsabilidade do produtor por provado que não foi o mesmo a pôr o produto em circulação<sup>209</sup>.

Note-se que, o produto colocado em circulação tanto pode ser um produto acabado como uma parte componente ou uma matéria-prima, destinado ao consumidor ou a qualquer outra pessoa que pretenda usar ou integrar o produto em processos de transformação ou produção<sup>210</sup>.

A segunda causa de exclusão da responsabilidade do produtor consiste na demonstração pelo produtor de que “tendo em conta as circunstâncias, se pode razoavelmente admitir a inexistência do defeito no momento da entrada do produto em circulação”.

Compreende-se, portanto, que o produtor não será responsável por defeitos que surjam depois da entrada em circulação do produto, mas apenas de defeitos de produção, conceção ou informação no momento da sua venda ou distribuição<sup>211</sup>. Contudo, existe

---

<sup>206</sup> *Idem.*

<sup>207</sup> *Idem.*

<sup>208</sup> Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, Proc. n.º 63/10.0YFLSB, de 09.09.2019, Relator: Serra Batista.

<sup>209</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in Revista Eletrónica de Direito, Junho de 2017, p.39.

<sup>210</sup> *Idem.*

<sup>211</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in Revista Eletrónica de Direito, Junho de 2017, p. 40.

dificuldade, por parte do produtor, em ilidir a presunção de que o produto só apresentou o defeito em momento posterior ao da sua entrada em circulação, ainda que abone a favor dele a circunstância de com o decurso do tempo poderem surgir marcas de desgaste que o exoneram de responsabilidade<sup>212</sup>.

No que à terceira causa de exclusão concerne, o produtor poderá eximir-se de responsabilidade se provar que não fabricou o produto, ou que, apesar de o ter fabricado, não o fez para venda ou qualquer outra forma de distribuição com fins económicos, ou seja, que ainda que o tenha fabricado, não o fez no âmbito da sua atividade económica<sup>213</sup>.

Calvão da Silva considera, no entanto, que caem no âmbito de aplicação quer o produto fabricado no quadro da atividade profissional, mas cedido a título gratuito, quer o produto distribuído a título oneroso, mas que não foi fabricado no quadro da sua atividade profissional.

A quarta causa de exclusão da responsabilidade do produtor consiste na demonstração de que “*o defeito é devido à conformidade do produto com normas imperativas estabelecidas pelas autoridades públicas*”, o mesmo será dizer, quando o teor das normas imperativas implica a produção de produtos defeituosos<sup>214</sup>. Assim, a responsabilidade recai, obrigatoriamente, sobre essas entidades públicas<sup>215</sup>. Segundo Bernardo Joaquim Araújo, “*a desconformidade resulta do conteúdo imperativo da norma, que determinou um “modo de fabrico” que conduziu a essa desconformidade*”<sup>216</sup>. Para se eximir da responsabilidade, o produtor tem de invocar e provar a existência e o conteúdo dessas normas, além do nexo de causalidade entre o cumprimento das mesmas e a produção do dano<sup>217</sup>. Se foi em virtude do cumprimento da norma que o defeito surgiu e não houve qualquer autonomia na produção do bem, o produtor, provando-o, não será responsável<sup>218</sup>.

---

<sup>212</sup> *Idem.*

<sup>213</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in Revista Eletrónica de Direito, Junho de 2017, pp. 40 e 41.

<sup>214</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in Revista Eletrónica de Direito, Junho de 2017, p.41.

<sup>215</sup> *Idem.*

<sup>216</sup> *Idem.*

<sup>217</sup> *Idem.*

<sup>218</sup> *Idem.*

A quinta causa de exclusão da responsabilidade do produtor consiste na circunstância de “*o estado dos conhecimentos científicos e técnicos, no momento em que pôs o produto em circulação, não permitia detetar a existência do defeito*”<sup>219</sup>. O produtor não será, portanto, responsável por defeitos que, pela ciência e pela técnica, não eram identificáveis no momento da sua entrada em circulação <sup>220</sup>. Ainda que o produtor tenha de estar sempre informado e que deva acompanhar o desenvolvimento técnico e científico do produto, mesmo após a sua distribuição e comercialização, se no momento em que o coloca em circulação não havia como verificar o defeito, e não lhe era exigível outro comportamento ou uma atuação diferente, não poderá ser responsabilizado<sup>221</sup>. Não lhe basta a mera alegação, o produtor tem de provar que não podia prever, nem evitar a verificação do dano por falta ou insuficiência dos conhecimentos técnicos e científicos no momento do lançamento do produto no mercado<sup>222</sup>.

A sexta causa de exclusão da responsabilidade do produtor consiste “*no caso de parte componente, o defeito ser imputável à conceção do produto em que foi incorporada ou às instruções dadas pelo fabricante*”<sup>223</sup>. O que significa que, se provar que o defeito é imputável à conceção do produto em que foi incorporada ou às instruções dadas pelo fabricante do mesmo, o produtor não será responsável<sup>224</sup>. Assim, terá de provar que a parte componente não é defeituosa e que oferece a segurança legitimamente esperada, mas que não era a mais adequada para ser incorporada no produto final<sup>225</sup>. Quanto à segunda parte da norma, o produtor terá de provar que o defeito resultou do respeito pelas instruções dadas pelo fabricante dessa mesma parte componente<sup>226</sup>. Deste modo, o fabricante só irá responder solidariamente com o produtor, se a parte componente padecer de um defeito de fabrico, que torna, também, defeituoso o produto final<sup>227</sup>.

## 8.2. Soluções

---

<sup>219</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in Revista Eletrónica de Direito, Junho de 2017, p.42.

<sup>220</sup> *Idem*.

<sup>221</sup> *Idem*.

<sup>222</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in Revista Eletrónica de Direito, Junho de 2017, p.43.

<sup>223</sup> COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in Revista Eletrónica de Direito, Junho de 2017, pp.43 e 44.

<sup>224</sup> *Idem*.

<sup>225</sup> *Idem*.

<sup>226</sup> *Idem*.

<sup>227</sup> *Idem*.

Enquadrada a questão, à luz do ordenamento jurídico português e analisado o diploma que rege a responsabilidade civil do produtor, explicada a sua *ratio*, importa agora clarificar, à luz do *supra* descrito no Capítulo II, quais as soluções jurídicas que se anteveem.

A primeira solução, e mais simples a nível legislativo, será continuar a considerar que o segurado é o condutor. Neste sentido, aplicar-se-á o regime do Seguro Automóvel ao mesmo, e manter-se-á o paradigma atual das Seguradoras.

Não cremos, contudo, poder designar-se esta hipótese como solução, já que, ao invés de interpretar a realidade e evoluir com ela, parece querer manter-se intacta, como se nada fosse objeto de alteração.

Parece-nos que, não só a *ratio* do seguro automóvel colide com esta solução, pois que não foi pensado para atribuir o risco a quem não o deve suportar, como ainda e, não menos importante, não será a *ratio* da criação deste veículo, manter esta responsabilidade (SORCA) no dono do automóvel que o compra, note-se, para que não tenha de o dirigir e para que possa, desse modo, responsabilizar-se por outras atividades enquanto o veículo se responsabiliza pela condução.

Perante esta nova realidade nasce uma nova necessidade de evolução, de mudar o paradigma. Os Estados não podem atribuir o mesmo tipo de responsabilidade dos automóveis tradicionais aos automóveis autónomos, porque os produtos estão muito longe um do outro<sup>228</sup>.

Uma outra solução, contrária à anterior, mas não menos extremista, será considerar que o segurado passará a ser o produtor em qualquer circunstância. Será ele o obrigado ao Seguro Automóvel e o risco correrá por ele, independentemente da sua contribuição para a verificação do sinistro.

Parece-nos exagerado, que para dar solução às questões jurídicas que se levantam com o surgimento destes veículos no mercado automóvel, se proceda a um retrocesso no regime até agora alcançado. No sentido em que, hoje e para os veículos tradicionais, não

---

<sup>228</sup>ZOHN, Jeffrey R., "When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages", in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p. 485.

há uma responsabilidade absoluta daquele por quem corre o risco. Note-se que existem e têm de existir causas de exclusão da sua responsabilidade, nomeadamente se o acidente tenha sido provocado por defeito do produto. E, mesmo quanto ao produtor, existem causas de exclusão da sua responsabilidade, como *supra* descrito. O que, nos leva a afirmar que, nem tudo é preto ou branco. Existem situações intermédias, pelo que esta solução não pode por nós ser partilhada, já que fecha os olhos, uma vez mais, à realidade.

O Direito é feito caso a caso, e a justiça atende às vicissitudes de cada caso, pelo que, não olhar às mesmas e pura e simplesmente estabelecer um regime regra sem exceções ou variantes é, no nosso entendimento, uma solução pouco realista, até extremista.

Deste modo, ter-se-á de olhar ao caso concreto e aos intervenientes, para não incorrer em injustiças. O produtor poderá não ser o único e exclusivo responsável. Também a operadora, leia-se entidade que gera as comunicações e informação entre o transportado e o veículo, poderá ter influência na verificação do risco, ou, ainda, o próprio dono do carro, numa situação em que, por exemplo, é chamado a intervir e nada faz para evitar o acidente que se adivinha.

O paradigma das Companhias Seguradoras terá de ser alterado, já que o segurado passará a ser o produtor. O SORCA pertencerá ao produtor, para cada veículo autónomo que venda.

Fará sentido, assim, o aumento do custo destes mesmos veículos, mais caros que os tradicionais, já que o SORCA não será contratado pelo condutor, mas será obrigação do produtor para com a Seguradora, no momento da venda desse mesmo produto.

Não esquecendo que o objetivo primário destes veículos é a possibilidade de o condutor realizar outras tarefas enquanto é conduzido, na hipótese em que o condutor é chamado a intervir, atenta-se nas situações de perigo iminente em que o veículo, através da operadora comunicante, pede ajuda ao condutor. Se após diversos pedidos de intervenção do condutor, aquele não intervém, porque distraído, e o acidente ocorre por falta dessa intervenção e impossibilidade de controlo do veículo, o mesmo será responsável. Estes pedidos de ajuda ficarão gravados no sistema operativo do veículo,

numa chamada “caixa negra”<sup>229</sup>. E, será pela observância dessa que se determinará a responsabilidade do condutor naquele acidente e se excluirá, portanto, a responsabilidade do produtor.

De notar que, se os tribunais começassem por analisar o que o condutor estava a fazer antes do acidente, iriam frustrar um dos maiores objetivos desses veículos - aumentar a produtividade<sup>230</sup>. Um esquema que, por exemplo, considerasse o “Condutor Atencioso” mais responsável que o “Condutor Distraído” impediria a capacidade dos consumidores utilizarem esses veículos para aumentar a sua produtividade<sup>231</sup>. Portanto, os tribunais deverão concentrar-se na capacidade de prevenir o acidente, e não no que o condutor estava a fazer antes do acidente<sup>232</sup>. E é neste sentido que a “caixa negra” deverá ser entendida, ao invés de um castigo para o condutor distraído.

Os tribunais não devem permitir que os produtores obriguem todos os condutores a serem atentos, no sentido de, caso não sejam, projetar neles a responsabilidade<sup>233</sup>. Desde logo, porque se os tribunais fizerem com que todos estejam sempre atentos, os objetivos dos veículos autónomos - fornecer transporte para aqueles que atualmente não podem dirigir, e aumentar a produtividade - seriam irrelevantes<sup>234</sup>. Se os produtores anunciam que os veículos permitem que as pessoas se tornem mais produtivas e que a nova tecnologia é segura, não faz sentido que depois venham afirmar que o condutor “estava em falta” por não prestar atenção em todos os momentos<sup>235</sup>.

Assim, a responsabilidade será, à partida, do produtor, a menos que exista uma causa de exclusão da sua culpa, seja uma das causas previstas nas diversas alíneas do art.5.º do DL 383/89, como *supra* explicado, seja porque o acidente se deveu a uma má comunicação de informação por parte da operadora – sendo, nesse caso, responsabilidade exclusiva da última –, ou, ainda, porque o condutor foi chamado a intervir por diversas vezes e não interveio.

---

<sup>229</sup> Na Alemanha, existe este conceito de “caixa negra”, com a mesma função aqui descrita, de registo do número de pedidos feito ao transportado.

<sup>230</sup> GURNEY, Jeffrey K., “Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles”, October 2015, p.267.

<sup>231</sup> *Idem.*

<sup>232</sup> *Idem.*

<sup>233</sup> *Idem.*

<sup>234</sup> *Idem.*

<sup>235</sup> *Idem.*

O uso indevido poderá ser um argumento de defesa do produtor, ou seja, uma outra causa de exclusão da sua responsabilidade<sup>236</sup>. Um produtor não tem o dever de se proteger contra todos os usos considerados indevidos, mas tem "o dever de evitar danos causados pelo mau uso previsível do seu produto"<sup>237</sup>. A defesa com base em uso indevido dirá respeito, portanto, em ações de responsabilidade civil do produtor, a veículos autônomos em que o condutor utilizou o carro de maneira imprevisível, talvez efetuando modificações no veículo<sup>238</sup>. E, porque é previsível que os utilizadores não prestem a mesma atenção que prestariam em veículos normais, ditos tradicionais, um tribunal deve rejeitar o argumento por parte do produtor de que a distração do condutor corresponderá a um mau uso do veículo, devendo, como tal, ser considerado uso indevido do mesmo<sup>239</sup>. Assim, essa defesa deve ser reservada para situações em que uma pessoa modifica o veículo e essa modificação causa o mau funcionamento da tecnologia<sup>240</sup>.

A defesa com base no argumento de última geração será, muitas vezes, um poderoso bloqueio para a criação de reclamações de defeitos e avisos de defeitos<sup>241</sup>. Para defeitos censuráveis, os tribunais observam o que o produtor poderia ter previsto de forma razoável, com base na tecnologia atual e no conhecimento científico e técnico no momento da produção<sup>242</sup>. Para defeitos de projeto, as defesas com base na última geração "envolvem a viabilidade de adotar medidas de projeto solução para reduzir ou eliminar um risco do qual o produtor tenha conhecimento"<sup>243</sup>. Embora um produtor possa estar ciente de um determinado perigo, os atuais limites tecnológicos e científicos podem fazer com que o risco se torne inevitável<sup>244</sup>. A verdade é que, o condutor pode sempre argumentar que uma melhor tecnologia teria evitado o acidente, contudo o produtor pode aplicar a tecnologia mais recente e, portanto, no momento em que ocorre o acidente não existe uma alternativa tecnológica razoável<sup>245</sup>. Este tipo de defesa também pode ter por base um defeito quanto à leitura de determinado algoritmo<sup>246</sup>. O transportado pode

---

<sup>236</sup> *Idem.*

<sup>237</sup> *Idem.*

<sup>238</sup> *Idem.*

<sup>239</sup> *Idem.*

<sup>240</sup> *Idem.*

<sup>241</sup> GURNEY, Jeffrey K., "Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles", October 2015, p.269.

<sup>242</sup> *Idem.*

<sup>243</sup> *Idem.*

<sup>244</sup> *Idem.*

<sup>245</sup> *Idem.*

<sup>246</sup> *Idem.*

argumentar para sua defesa que o veículo deveria ter lido o algoritmo de forma correta e não o fez<sup>247</sup>. Contudo, também aqui, pode o produtor argumentar que avaliar esse novo risco que causou o acidente era tecnologicamente inviável à época em que o mesmo ocorreu<sup>248</sup>.

Jeffrey K. Gurney, esclarece ainda que, *“uma vez que os carros autónomos são uma tecnologia emergente e que, ainda que mais seguros, funcionarão mal em determinadas situações, certamente, as leis e os tribunais precisam de desenvolver, o quanto antes, esquemas de responsabilidade, a fim de garantir que a parte que causou o acidente seja responsabilizada”*<sup>249</sup>.

Deste modo, e em concordância com a posição de Jeffrey K. Gurney, propomos um regime de responsabilidade que avalia a culpa com base na causa dos acidentes com veículos autónomos, ao invés de uma mera aplicação do regime da responsabilidade civil do produtor, de forma absoluta e sem atender às circunstâncias concretas de cada caso. A adoção legislativa do regime da responsabilidade, cremos, trará segurança aos produtores face a esta nova tecnologia, ao mesmo tempo que ajudará os tribunais a avaliar essa mesma responsabilidade de forma adequada.

## **Conclusão**

Volvidos quase quarenta anos sobre a instituição do regime do contrato de seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel, em vigor desde 1980, os problemas que lhe serviam de base são, agora, ultrapassados pelo desenvolvimento tecnológico, surgindo outros para os quais é, também, necessária uma resposta.

Com efeito, ao surgimento dos veículos autónomos no mercado automóvel, bem como às questões jurídicas que a problemática levanta, soma-se a preocupação das seguradoras em responder de forma eficaz e concreta às necessidades introduzidas pela evolução tecnológica. De facto, os veículos autónomos representam um grande desafio para as companhias seguradoras, que terão de enfrentar diversas mudanças, e repensar a

---

<sup>247</sup> *Idem.*

<sup>248</sup> *Idem.*

<sup>249</sup> *Idem.*

sua atuação no mercado segurador e automóvel. Como tal, impôs-se a necessidade de visitar o regime do seguro automóvel, bem como da responsabilidade civil do produtor e readaptá-los à nova realidade, nomeadamente, ao progresso tecnológico e novo paradigma trazido pela inteligência artificial. A par deste objetivo, era necessário além de harmonizar regimes regulatórios, reenquadrá-los e dar uma solução que, passando pela análise desses mesmos regimes, não “fugisse” à realidade, mas se adaptasse a ela.

Como explica Jeffrey R. Zohn, *“os veículos autónomos certamente farão parte da cultura dominante num futuro não muito distante e, esta nova tecnologia revolucionará o transporte terrestre mais do que qualquer outra tecnologia já fez antes. Não obstante o potencial de salvar vidas, limitar congestionamentos de tráfego, aumentar a mobilidade e a liberdade de pessoas com deficiência e idosos, e de permitir que os proprietários sejam mais eficientes com o seu tempo, devemos, no entanto, esperar e estar preparados para que acidentes ocorram”*<sup>250</sup>. Neste sentido, urge prepararmo-nos adequadamente para esses incidentes, identificando quem é o responsável e, com isto, determinar quem suporta o risco e tem, agora, o interesse de o ver suportado pela seguradora. O mesmo será dizer que é necessário identificar as partes contratantes do contrato de seguro nos moldes desta nova realidade.

A adaptação à nova realidade irá exigir um enorme esforço por parte dos agentes do mercado automóvel e das autoridades competentes para regular a questão, bem como a revisão e implementação de novas políticas e procedimentos que favoreçam o cumprimento dos requisitos impostos pelo regime do DL n.º 383/89. Revela-se, por isso, imprescindível que aqueles o façam, na medida em que o produtor passará a constituir a nova pedra angular do regime do SORCA para carros autónomos.

O contínuo desenvolvimento tecnológico desafia constantemente as autoridades reguladoras e, como tal, não podemos olvidar que o papel do Direito não passa por prevenir esses desenvolvimentos e avanços tecnológicos, mas antes acompanhá-los e responder-lhes da forma mais atualizada que o mesmo consiga.

---

<sup>250</sup> ZOHN, Jeffrey R., “When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages”, in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015, p. 485.

No que respeita à presente Dissertação, a solução por nós apontada significa uma revolução no atual paradigma das Seguradoras, na medida em que aponta como ideal um seguro individual do produtor, face ao produto em questão. Mecanismo pelo qual o produtor transfere o risco para a Companhia Seguradora, mediante o pagamento de uma contrapartida. Pretende-se, assim, atender não só às características do produto e sua particular perigosidade, mas também permitir às partes (produtor e seguradora) delimitar os riscos cobertos, o montante e âmbito temporal da garantia, para cada veículo em concreto. E, por outro lado, evitar que este novo paradigma traga consigo a eventualidade das Companhias Seguradoras falirem e/ou o não ressarcimento das vítimas. Assim sendo, a solução não poderia passar por uma responsabilidade absoluta do produtor, pois que impossibilitaria, desde logo, a prática de um seguro.

Tendemos, assim, a concordar com a admissibilidade do regime da Responsabilidade Civil do Produtor para determinação da responsabilidade em caso de acidente com um veículo autónomo, com as mesmas causas de exclusão que o referido regime consagra, bem como outras, atendendo à especificidade deste tipo de veículos e à impossibilidade de prever, antemão, os problemas concretos que provocarão acidentes. Consequentemente, o mercado de seguros revolucionar-se-á no sentido de passar a contratar com os produtores destes veículos, e já não com um hipotético condutor que, corretamente se diga, já não o é. Deste modo, o mercado de seguros manterá a relação de confiança entre as partes e pressuposto base da celebração de qualquer contrato de seguro, sem que para tal perca a sua função.

Entendemos, finalmente, que será uma oportunidade de inovação para as Companhias Seguradoras, a criação de um seguro de responsabilidade civil do transportado, para proteção das situações em que se demonstre que a responsabilidade foi deste último. Não se trata, portanto, de um seguro de responsabilidade civil automóvel, mas de um seguro de responsabilidade civil simples, limitado por fatores que a Seguradora entenda determinantes, como, por exemplo, o tipo de transportado.

Se o transportado for pessoa deficiente, porque invisual ou tetraplégico, não poderá ser responsável na mesma medida de um transportado que não tem qualquer tipo de deficiência. E, nesse sentido, caberá à Seguradora, aquando da celebração do contrato de seguro em causa, expor e determinar os limites desse mesmo seguro.

Este seguro de responsabilidade civil servirá, no nosso entendimento, para cobrir situações em que o produtor exclua a sua responsabilidade pela mesma ser imputável ao transportado, e terá a vantagem de ser menos oneroso que os seguros de responsabilidade civil atualmente existentes, na medida em que se transfere para as Companhias Seguradoras apenas raras situações de responsabilidade do transportado. Neste sentido, e a fim de se salvaguardarem estas raras e hipotéticas situações, cremos ser, também aqui, uma boa oportunidade para as Seguradoras manterem uma relação direta com o transportado, garantindo-lhe a cobertura dos danos que sejam causados por uma conduta a este imputável.

### **Bibliografia**

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça, Proc. N.º 63/10.0YFLSB, de 09 de Setembro de 2019, Relator: Serra Batista, disponível in [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt);

ANTUNES, José A. Engrácia, “Direito dos Contratos Comerciais”, Almedina Editora, Coimbra, 3ª reimpressão, maio 2014;

CHICHORRO, Maria Manuela Ramalho Sousa, “O Contrato de Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel”, Coimbra Editora, 1.ª edição, Dezembro 2010;

CLAUS, Stefan, Nicholas Silk and Chris Wiltshire, “*Potential impacts of autonomous vehicles on the UK insurance sector*”, April 2017, disponível in [www.ssrn.com/en/](http://www.ssrn.com/en/);

COELHO, Vera Lúcia Paiva, “Teste de resistência” ao DL n.º 383/89, de 6 de novembro, à luz da jurisprudência recente, 25 anos volvidos sobre a sua entrada em vigor”, in *Revista Eletrónica de Direito*, Junho de 2017;

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES, Uma estratégia europeia relativa aos sistemas cooperativos de transporte inteligentes, uma etapa rumo a uma mobilidade cooperativa, conectada e automatizada, 30 de novembro de 2016, disponível in [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu) ;

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO DOS DIREITOS DO HOMEM AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, Rumo à mobilidade automatizada: uma estratégia da EU para a mobilidade do futuro, 25 de Abril de 2018, disponível in [www.data.consilium.europa.eu](http://www.data.consilium.europa.eu) ;

CONSCIÊNCIA, Eurico Heitor, “Sobre Acidentes de Viação e Seguro Automóvel”, Almedina Editora, 2.ª Edição – Revista, Actualizada e Ampliada, setembro 2002;

GURNEY, Jeffrey K., “*Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles*”, October 2015, disponível in [www.ssrn.com/en/](http://www.ssrn.com/en/);

SILVA, João Calvão da, “Responsabilidade Civil do Produtor”, Edições Almedina, abril 1999;

SMITH, Bryant Walker, “*Automated Driving and Product Liability*” (2017), disponível in [www.ssrn.com/en/](http://www.ssrn.com/en/) ;

TRIGO, Maria da Graça, “RESPONSABILIDADE CIVIL Temas Especiais”, Universidade Católica Editora, outubro 2015;

UNGERN-STERNBERG, Antje von, “*Autonomous Driving: Regulatory Challenges Raised by Artificial Decision-making and Tragic Choices*”, October 2017, disponível in [www.ssrn.com/en/](http://www.ssrn.com/en/) ;

VANSO, Talita, “*A iminência dos carros autónomos e os desafios propostos ao mercado de seguros*”, 2018;

ZOHN, Jeffrey R., “*When Robots Attack: How Should the Law Handle Self-Driving That Cause Damages*”, in *Journal of Law, Technology & Policy*, Vol. 2015.

