

OPINIÃO



RITA CRUZ
Sócia da CCA ONTIER

Automatismo e responsabilidade

Aquelas que para nós eram imagens de pura ficção científica estão prestes a tornar-se realidade: carros autónomos, que andam sozinhos enquanto estamos a ler, a enviar e-mails ou simplesmente a dormir, carros que estacionam sozinhos sem termos de perder horas infinitas num parque de estacionamento à procura de um lugar ou carros que, com um mero clique no telemóvel, nos vêm buscar à porta do centro comercial quando estamos atulhados de compras...enfim a concretização do KITT que deixa de estar ao serviço apenas do Michael Knight, mas de todos nós.

No final do ano passado já foram testados carros autónomos em estradas portuguesas, estando em curso o projeto "C-Roads" que visa permitir que este tipo de carros comunique entre si e com as infraestruturas, partilhando informação que, automaticamente, condiciona o comportamento dos carros, nomeadamente em termos de velocidade ou de itinerário.

O automatismo na condução não é novo e tem vindo a ser subtilmente implementado. O chamado automatismo nível 1 já está incluído na maioria dos carros que se encontram em circulação e abrange mecanismos como o controlo automático da velocidade, o "cruise control" ou o cálculo de posicionamento adequado nas vias, sendo poderosos auxiliares na prevenção de acidentes, mas que não excluem ou alteram de forma alguma a responsabilidade do condutor em caso de acidente. E é dessa alteração de responsabilidade que pretendo falar.

Na Alemanha já foi aprovada legislação que autoriza e regula a circulação de automóveis autónomos, mas ainda e apenas na modalidade em que é obrigatória a presença de um condutor humano atrás do volante, pronto para assumir o controlo do automóvel sempre que necessário. Em caso de acidente, estabele-



ce-se uma presunção de culpa do ocupante do veículo, admitindo prova em contrário, o que significa que caberá ao condutor a prova de que a culpa não foi dele, mas sim e eventualmente do sistema. Para o efeito, a lei alemã exige que todos os veículos possuam uma caixa negra que registe todos os pedidos feitos por aqueles ao condutor para que assuma o controlo.

Não sei se chegaremos ao nível 5 do automatismo que envolve carros sem

Na Alemanha já foi aprovada legislação que autoriza e regula a circulação de automóveis autónomos.

condutor, sem volante e sem pedais, mas o que foi aprovado pela congénere alemã já nos faz pensar na mudança de paradigma que envolverá o regime da responsabilidade e da distribuição do risco e o impacto que tal necessariamente gerará para as indústrias que à volta desta funcionam, como é o caso dos seguros.

A lei portuguesa baseia o regime da responsabilidade na culpa (do condutor), mas prevê também a chamada responsabilidade pelo risco da-

quele que tem a direção efetiva do veículo e o utiliza no seu próprio interesse. Isso significa, em traços gerais, que o proprietário do veículo, sendo a pessoa que está especialmente incumbida, pela situação de facto e de controlo em que se encontra investida, de tomar as providências necessárias para que o veículo funcione, deve ser responsável no caso de este causar danos a terceiros, mesmo que não tenha havido qualquer culpa da sua parte ou de quem o conduzia.

Ora, aplicando este regime aos carros autónomos, facilmente se compreende que, se por um lado, o risco de acidente diminui na medida em que a tecnologia progressivamente mais sofisticada reduz as suas tradicionais causas (v.g. excesso de velocidade, obstáculos inesperados, manobras perigosas) também é verdade que nascem outras potenciais causas que fogem totalmente ao controlo de quem detém um veículo e que pode tornar demasiado iníquo o regime atual. E desta forma aumentam também e exponencialmente os potenciais responsáveis: o fabricante do veículo, a empresa que concebeu a tecnologia de condução automática, a empresa que a implementou...

Como se viu é ao condutor/proprietário (no caso da responsabilidade pelo risco) que cabe o ónus de provar a culpa do "sistema", - entenda-se de alguma das referidas entidades - se quiser afastar a sua responsabilidade. Não será demasiado oneroso? Julgamos que não vai ser possível manter esse ónus totalmente a cargo do condutor/proprietário, sob pena de se afastar grande parte do mercado quando as pessoas perceberem o âmbito do risco que estão a suportar, em tudo a lembrar-nos os aviões, que também têm o piloto automático, a caixa negra, mas cuja responsabilidade recai sempre, em última instância... no piloto (humano). ■