Universidade do Minho
Escola de Direito

UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Carla Pereira Pimenta Lourenço (PG49599)

Contrato internacional de seguro: os novos desafios em face da responsabilidade do produtor nos veículos autónomos

Trabalho realizado no âmbito da unidade curricular

"Contratos Internacionais"

Mestrado em Direito Transnacional da Empresa e das Tecnologias Digitais

Janeiro 2023

Índice

I - Introdução 2

II - Contrato Internacional de Seguro 3

III - Veículos Autónomos 8

IV - Desafio regulatório da responsabilidade civil automóvel 9

V – Conclusão 11

Bibliografia 12

I - Introdução

O presente estudo tem por objeto o contrato internacional de seguro, considerando as suas particularidades e sob o prisma de que este se tornará numa importante figura jurídica com a entrada em circulação dos veículos autónomos.

Este trabalho representa a desafiante reflexão sobre uma problemática que, na verdade, talvez ainda não exista porquanto no momento em que o realizamos ainda não se encontram em circulação veículos que se movam sem condutor, ou seja, sem intervenção humana. Do mesmo modo, o seguro a celebrar para cobertura dos danos provocados pelos veículos, sendo ainda inexistente, seguramente será qualificado juridicamente como um contrato internacional de seguros.

Os veículos automóveis evoluíram de tal forma que há já vários anos se encontram em circulação inúmeros modelos, de diferentes marcas, com funções de assistência à condução que os tornam quase autónomos. No entanto, ainda não são comercializados veículos totalmente autónomos, vez que estes ainda se encontram em fase de testes.

Hoje o proprietário é obrigado a manter em vigor seguro de responsabilidade civil destinado a transferir a responsabilidade para cobertura de danos causados a terceiros no âmbito de um sinistro automóvel. Dadas as características dos veículos autónomos, nomeadamente o uso de inteligência artificial, discute-se se este modelo se coaduna com a nova realidade.

Perante a problemática de quem responderá pelos danos causados por veículos autónomos provocados, por exemplo, por falhas de sistema do próprio veículo, tem-se revelado como a solução mais coerente a criação de um seguro obrigatório do produtor.

No plano dos seguros esta solução levanta inúmeras questões jurídicas que nos propomos abordar, sendo desde logo evidente que estaremos perante um seguro que deve ser qualificado como internacional em virtude de a pluralidade de partes ter ligações a vários Estados Membros.

Neste cenário, é expectável que o contrato internacional de seguro assuma especial relevância na sociedade pois o uso de veículos automóveis é massificado no nosso quotidiano e o problema da determinação do Direito aplicável será recorrente. Iniciaremos assim o presente estudo pela análise do Regulamento Roma I pois como refere Luís de Lima Pinheiro (Pinheiro, Sobre a Lei aplicável ao contrato de seguro

perante o Regulamento Roma I, 2012) “Regulamento Roma I representou um progresso do Direito de Conflitos dos Seguros vigente na ordem jurídica portuguesa, principalmente na medida em que codificou soluções que se encontravam dispersas por diversos instrumentos e que, até certo ponto, parecem justificadas”.

II - Contrato Internacional de Seguro

O contrato internacional de seguro foi ganhando relevância à medida que a livre circulação de pessoas e sobretudo de bens se foi intensificando, mormente pelo aumento das transações mercantis transfronteiriças.

“A par da contratação da evolução da sociedade, surge a contratação de seguros como marca da modernidade. (…) 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”[1].

A aprovação do Regulamento (CE) n.º 593/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, constitui para o contrato internacional de seguro um importante passo pois consagrou-se um ((Director), 2017) “normativo uniforme de origem institucional”, na medida em que unifica o direito de conflitos em matéria de contratos obrigacionais (Roma I), que rege as relações contratuais2.

Inexistindo um conceito unânime adotamos os ensinamentos de Maria Helena Brito (Brito, 2020) a qual nos diz que “um contrato de seguro é internacional quando apresenta contactos juridicamente relevantes com mais do que uma ordem jurídica estadual; saber qual ou quais os contactos que conferem internacionalidade a um contrato é questão a que não pode responder-se em termos gerais e abstratos nem através de uma fórmula que abranja todas as situações”.

Podemos também socorrer-nos do Acórdão do TJEU de 17.01.2013, processo n.º C-224/11 para encontrar as características deste contrato “uma operação de seguros caracteriza-se, como é geralmente admitido, pelo facto de o segurador, mediante o pagamento prévio de um prémio pelo segurado, se comprometer a fornecer a este último, em caso de realização do risco coberto, a prestação acordada no momento da celebração do contrato (…). Além disso, as operações de seguro implicam, pela sua

[1] (Oliveira, 2019)”Os carros autónomos e os novos desafios para o mercado dos seguros”

[2] Disponível para consulta em https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2008%3A177%3ATOC

própria natureza, a existência de uma relação contratual entre o prestador do serviço de seguro e a pessoa cujos riscos são cobertos pelo seguro, a saber, o segurado".

Cumpre desde já realçar que este Regulamento se aplica apenas às obrigações contratuais em matéria civil e comercial, aqui se enquadrando a generalidade dos contratos de seguro, conforme disposto no art.º 1.º do Regulamento.

É caracterizado pela existência de uma pluralidade de partes, nomeadamente o segurador, o tomador do seguro, um segurado, um beneficiário ou um lesado.

O primeiro reparo que se impõe ao Regulamento, como refere ((Director), 2017) é o facto de "el Reglamento Roma I no refiere a las obligaciones contratuales «internacionales», limitándose a senalar – de forma genérica – que cubre aquellas que impliquen «un conflito de leyes»".

É no art. 7.º do Reg. Roma I que encontramos a disposição expressa aos contratos de seguro, regulando os que cubram um grande risco e os de riscos de massa, dentro ou fora do território dos Estados-Membros e os contratos de resseguro.

Neste artigo 7.º do Reg. encontramos uma norma de conflitos uniforme especialmente tipificada para os contratos de seguro pelo que deixaram se ser aplicáveis todas as normas de origem nacional. Nas palavras de (Brito, 2020) "As normas de conflitos do Regulamento Roma I vigoram diretamente na ordem interna e prevalecem sobre as da LCS, nas matérias contempladas por ambos os diplomas, tendo em conta o disposto na Constituição Portuguesa (artigo 8º, n.ºs 3 e 4) e considerando igualmente o caráter universal do Regulamento". Cumpre aqui registar que (Brito, 2020) "o Regulamento tem *aplicação universal*: "a lei designada pelo presente regulamento é aplicável mesmo que não seja a lei de um Estado-Membro", segundo a fórmula utilizada no artigo 2º".

Assim ocorrendo conflito de leis será aplicável o Reg. que nos diz que ao contrato internacional de seguro pode ser aplicável o regime especial previsto no artigo 7.º do regulamento, o que vale para os contratos de seguro que cobrem grandes riscos e para os contratos de seguro que cobrem riscos de massa situados no território dos Estados-Membros. Então, aos contratos de seguro que cubram grande risco será aplicável a lei escolhida pelas partes, respeitando o princípio da autonomia da vontade, sendo que na falta de escolha o contrato de seguro é regulado pela lei do país em que o segurador tem a sua residência habitual. Se resultar claramente do conjunto das

circunstâncias do caso que o contrato apresenta uma conexão manifestamente mais estreita com um país diferente, é aplicável a lei desse outro país.

Já quando aos seguros que cubram riscos de massa situados no território dos Estados-Membros, por força do disposto no artigo 7.º n.º 3 há limitação na escolha da lei reguladora pois a lei escolhida pelas partes apenas pode incidir numa das leis previstas nas alíneas a) a e) do n.º 3 do art. 7.º do Regulamento. Por força do n.º 6 do artigo 7.º o país no qual o risco se situa é determinado nos termos da alínea d) do artigo 2.o da Segunda Directiva 88/357/CEE, do Conselho, de 22 de Junho de 1988. Pois bem, no que diz respeito ao Estado Membro onde o risco se situa diz a Diretiva [3] que será o Estado Membro de matrícula sempre que o seguro respeite a veículos de qualquer tipo. Ora, esta norma é por deveras importante para o eventual seguro do produtor para cobrir os riscos provocados por veículos autónomos.

Vigorando em Portugal a obrigatoriedade de subscrição de seguro de responsabilidade civil automóvel (artigo 10.º Lei do Contrato de Seguro)[4], por força do disposto no artigo 7.º n.º 4 do Regulamento na hipótese de se verificar uma contradição entre a lei do Estado-Membro onde o risco se situa e a do Estado-Membro que impõe a obrigação de subscrever seguro, prevalece esta última. Este é o entendimento de (Pinehiro, 2009) "o art. 10.º do regime Jurídico do Contrato de Seguro estabelece que os contratos de seguro obrigatórios na ordem jurídica portuguesa regem-se pela lei portuguesa".

Por sua vez, no caso dos contratos de seguro que cobrem riscos de massa situados fora do território dos Estados-Membros e contratos de resseguro é aplicável o regime geral contido nos arts. 3.º e 4.º do Regulamento.

Importa atender ao considerando 32 uma vez que este refere que "devido à natureza específica dos contratos de transporte e de seguro, disposições específicas deverão assegurar um nível adequado de proteção de passageiros e tomadores de seguro". Como refere Carlos Esplugues Mota ((Director), 2017) "El Reglamento Roma I incorpora, junto a las soluciones generales previstas em sus arts. 3 y 4, otras especificamente desinadas para ciertos tipos contractuales caracterizados por la

[3] Consultada em https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31988L0357&from=DE

[4] Artigo 10.º
Seguros obrigatórios
Os contratos de seguro obrigatórios na ordem jurídica portuguesa regem-se pela lei portuguesa, sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo anterior.

presencia de una parte débil en los miesmos. Se trata de los contratos com consumidores, regulados en el art. 6, de los contratos de seguro, tratados en el art. 7 (…)".

Já o considerando 33 estipula "quando um contrato de seguro que não cubra um grande risco cobrir mais do que um risco dos quais pelo menos um se situe num Estado-Membro e pelo menos um num país terceiro, as disposições especiais do presente regulamento relativas aos contratos de seguros apenas se deverão aplicar ao risco ou aos riscos situados no Estado-Membro ou nos Estados-Membros relevantes". No que respeita a um possível seguro de responsabilidade civil do produtor de veículos autónomos esta possibilidade mostra-se de grande aplicabilidade.

Existe uma querela doutrinária quanto à problemática da determinação do Direito aplicável ao contrato de seguro quando tenha sido convencionado o recurso à arbitragem, sendo que perfilhamos o entendimento de Luís de Lima Pinheiro (Pinheiro, 2009) que a presenta uma resposta afirmativa a esta questão.

A pertinência do apuramento da lei aplicável é evidente porquanto com recurso à lei reguladora do contrato vai ser aferida a formação e sua validade substancial (art. 10.º/1); a interpretação (art. 12.º/1/a); o cumprimento das obrigações dele decorrentes (art. 12.º/1/b); os limites dos poderes atribuídos ao tribunal pela respetiva lei de processo, as consequências do incumprimento total ou parcial dessas obrigações, incluindo a avaliação do dano, na medida em que esta avaliação seja regulada pela lei (art. 12.º/1/c); as diversas causas de extinção das obrigações (art. 12.º/1/d); as consequências da invalidade do contrato (art. 12.º/1/e); as presunções legais e a repartição do ónus da prova (art. 18.º/1).

Se em causa estiver a ação direta do lesado contra o segurador entramos no campo da responsabilidade extracontratual, sendo de aplicar o artigo 18.º do Regulamento (CE) n.o 864/2007 Do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de Julho de 2007 relativo à lei aplicável às obrigações extracontratuais («Roma II») "lesado pode demandar diretamente o segurador do responsável pela reparação, se a lei aplicável à obrigação extracontratual ou a lei aplicável ao contrato de seguro assim o previr". De acordo com a Lei Portuguesa, em princípio o lesado pode demandar diretamente o segurador se estivermos perante um seguro de responsabilidade civil obrigatório, como é o caso do atual seguro automóvel e como se prevê que venha a ser no seguro do

produtor para os veículos autónomos. Assim decorre do art. 146.º da Lei do Contrato de Seguro[5].

A determinação da jurisdição competente em matéria de seguros opera de acordo com o Regulamento Bruxelas I Bis – Regulamento (UE) N.o 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho de 12 de dezembro de 2012.

Por força do art. 11.º o tomador do seguro, o segurado ou o beneficiário podem instaurar a ação no Tribunal do domicílio do Réu, no Tribunal do seu domicílio no tribunal do estado-Membro em que tiver sido demandado o segurador principal quando estamos perante um cossegurador. Se em causa estivermos perante seguro de responsabilidade civil, como ocorrerá no caso dos veículos automóveis, o segurador poderá ser demandado no Tribunal em que o lesado instaurou a ação contra o segurado, desde que a lei do Tribunal assim permita e poderá ser lançado mão de ação direta do lesado contra o segurador. Sendo igualmente possível provocar o chamamento do tomador do seguro ou do segurado à ação instaurada.

De notar que (Pinheiro L. d., 2019) "por lesado deve entender-se não só a pessoa que sofreu diretamente o dano, mas também a que o sofreu indiretamente, bem como o cessionário legal dos direitos do lesado direto que possa ser considerado parte economicamente mais fraca".

Quando a ação é instaurada pelo segurador o Tribunal competente será sempre o do domicílio do réu, sendo aqui a regra uma vez mais a proteção da parte mais fraca.

O desafio dos fabricantes de automóveis e de tecnologia é o aperfeiçoamento e realização de testes por forma a garantir a segurança dos veículos autónomos.

Ao regulador impõe-se uma análise reflexiva para encontrar um regime que permita definir o estabelecimento de responsabilidades, garantindo por um lado a proteção dos lesados mas sem inibir a inovação tecnológica e a comercialização dos veículos autónomos.

Como refere o considerando 6 do Regulamento [6] "O bom funcionamento do mercado interno exige que, para favorecer a previsibilidade do resultado dos litígios, a certeza quanto à lei aplicável e a livre circulação das decisões judiciais, as normas de

[5] Artigo 146.º
Direito do lesado
1 - "O lesado tem o direito de exigir o pagamento da indemnização directamente ao segurador".
[6] Consultado em https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593

conflitos de leis em vigor nos Estados-Membros designem a mesma lei nacional, independentemente do país em que se situe o tribunal no qual é proposta a acção".

As normas que regulam o contrato de seguro internacional evidenciam a tendência de proteger a parte mais fraca.

III - Veículos Autónomos

O que distingue os veículos autónomos dos demais é a possibilidade de circularem sem intervenção humana. Como refere Pedro Domingos (Domingos, 2020) "os carros sem condutor chegaram pela primeira vez à atenção do público com os Grand Challenges da DARPA em 2004 e 2005, mas, mais de uma década antes investigadores da Carnegie Mellon já haviam tido sucesso a treinar um percetrão multicamadas para conduzir um automóvel ao detetar a estrada em imagens de vídeo e rodar o volante adequadamente. O carro da Carnegie Mellon conseguiu ir de uma costa à outra dos EUA com uma visão muito desfocada (30x32 píxeis), um cérebro mais pequeno do que o de uma minhoca e apenas algumas ajudas do piloto humano".

Sendo compostos por hardware e software, o fator diferenciador é este último, dado que, através da programação, conseguem aprender e tomar decisões de acordo com experiência adquirida, indo mesmo além da sua programação. A evolução da inteligência artificial permitiu criar sistemas que pensam racionalmente e que agem racionalmente, ou seja, os veículos, quando confrontados com determinado cenário, tomam decisões de modo mais eficiente que o Ser Humano.

Conforme vem sendo dito em inúmeros escritos, podemos afirmar que serão agentes dotados de autonomia no âmbito rodoviário os veículos que, atuando sem intervenção humana, tomam decisões com recurso a inteligência artificial, nomeadamente mecanismos, como "sensores, câmaras, radares, luz laser, odometria, GPS e visão por computador"7. (Alcaide, 2021)

Se hoje o erro humano é responsável por cerca de 98% dos sinistros, brevemente esta realidade será alterada, sendo expectável que as causas dos acidentes avarias dos sensores, dos sistemas de assistência, os ciberataques ou os erros de comunicação do veículo com a sinalização ou mesmo com outros veículos.

7 Alcaide, S. P. (2021). A Responsabilidade Civil por Danos Causados por Veículos Autónomos. Coimbra: Edições Almedina, S.A.

O desenvolvimento tecnológico impõe a resolução de questões jurídicas necessitadas de regulação. No âmbito europeu temos assistido à preparação de inúmeros escritos sobre esta matéria, demonstrando a preocupação de regular à mesma velocidade que a circulação de veículos automóveis se vai massificando. A estratégia designada por CAM – Connected and Automated Mobility Europe[8] pretende incentivar e promover a mobilidade dentro da União Europeia. A concretização deste desiderato apenas é possível se, por um lado, houver confiança por parte dos utilizadores e, por outro, dos produtores/programadores. Trata-se assim de encontrar um equilíbrio no que respeita à responsabilidade.

IV - Desafio regulatório da responsabilidade civil automóvel

Se o computador vai controlar a aproximação ao carro da frente, as mudanças de direção, a identificação de obstáculos na via, a leitura da sinalização existente na estrada, os limites de velocidade, temos de dar como assente a exclusão da responsabilidade do condutor, apontando necessariamente para responsabilização do produtor, sob o prisma de defeito do veículo, considerando todos os seus componentes, incluindo a programação. Associado ao pressuposto de quem retira o proveito económico associado ao produto deverá estar vinculado ao dever de indemnizar.

A obrigatoriedade de um seguro do produtor afigura-se como a resposta desejável ao alargamento da responsabilidade objetiva, passando a recair sobre este fundamentalmente a função compensatória de reparação dos danos.

Isto porque, considerando o texto das propostas de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à adaptação das regras de responsabilidade civil extracontratual à inteligência artificial e relativa à responsabilidade decorrente dos produtos defeituosos os potenciais responsáveis solidariamente muito provavelmente vão encontrar-se em países diferentes, o que impõe que se alcance uma solução que vá além da jurisdição de cada Estado.

Recorrendo ao conceito de produtor contido na Proposta de Diretiva, aqui se enquadram não só o produtor propriamente dito mas também aos fabricante de qualquer componente, o fabricante do equipamento informático, fornecedor de software, prestador de serviços digitais, o importador do produto e o mandatário do fabricante.

[8] Uropean Comission, Connected and automated mobility in Europe, disponível em https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/connected-and-automated-mobility.

Ora, o ónus de subscrever o seguro recairá sempre, neste hipotético cenário, sobre o produtor propriamente dito, acarretando inevitavelmente um aumento dos preços dos próprios veículos.

Embora sendo uma problemática recente, baseados numa breve reflexão, adiantamos desde já que os veículos autónomos imporão um novo modelo de seguro pois sendo conhecidas as estatísticas quanto às principais causas de sinistralidade automóvel o dever de indemnizar com base na culpa deixará de ser a matriz.

Neste cenário, é para nós evidente que o contrato de seguro automóvel irá adotar especial relevância na medida em que, se até agora os litígios decorrentes de acidente de viação eram resolvidos, por regra, com recurso às normas de direito interno de cada país, com os veículos autónomos e a responsabilização do produtor esta tendência será invertida.

"A massificação das novas tecnologias reforçará a padronização dos danos e, assim, acrescida relevância deverá ser atribuída à tutela colectiva dos direitos, em sede contratual e extracontratual" (Antunes, 2019).

As companhias de seguros vão deparar-se com a necessidade de apresentar novas soluções, em face das alterações que o próprio mercado exige e que irão acabar por ter consagração legal.

Numa primeira fase perspetiva-se que o ajustamento do preço do seguro para estes veículos seja um dos maiores desafios, exigindo a ponderação de não onerar demasiado o produtor que irá fazer repercutir no respetivo preço de venda.

Alcançada a identificação dos responsáveis, o produtor, existem desafios como a noção de defeito ou a exclusão da responsabilidade. Assim, a criação do seguro obrigatório do produtor estará sempre dependente da positivação de todas estas outras questões.

Numa perspetiva Europeia se o veículo for produzido no território dos Estados Membros fará sentido que seja o verdadeiro produtor. Não o sendo, deverá ser o importador o titular do seguro.

Dando como assente o conceito de contrato internacional de seguro acima adotado, é evidente que a internacionalidade do eventual seguro do produtor de veículos autónomos pode suscitar inúmeros problemas de conflitos de leis e que por essa razão caem no âmbito de aplicação do regulamento que contém as regras destinadas a solucionar tais conflitos.

Tendo em conta as características do contrato que venha a ser celebrado, plurilocalizado quanto ao tomador do seguro, o lesado ou o terceiro, é expectável que tenha contacto ou de desenvolva tocando várias ordens jurídicas. Sendo certo que (Brito, 2020) "Nem todos os elementos ou pontos de contacto são relevantes para provocar a intervenção das regras de Direito Internacional Privado".

O produtor poderá optar por uma das 3 modalidade de seguro: seguro coletivo ou social, auto-seguro ou seguro privado. O seguro coletivo é aquele que é contratado por vários produtores conjuntamente. O auto-seguro (Silva, 1999) "consiste em o fabricante pôr de lado certas quantias para cobrir a eventualidade de eventos danosos" e "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".

V – Conclusão

Vivemos num mundo global, onde a circulação de pessoas e bens está generalizada e facilitada. O desenvolvimento da inteligência artificial não é novidade mas está a potenciar a um ritmo muito acelerado fortes alterações no nosso quotidiano.

A introdução em circulação dos veículos que se movem sem intervenção humana, ou seja, sem condutor, estará para muito breve, levantando a querela jurídica sobre quem assumirá a responsabilidade pelos danos quando causados por defeito ou mau funcionamento do veículo.

Partilhamos a posição de Henrique Sousa Antunes (Antunes, 2019) "em nosso entender, as implicações nos regimes de responsabilidade civil serão, no essencial, a expressão de uma tendência aparentemente contraditória nos seus termos: as novas tecnologias aproximam os utilizadores, mas diluem as identidades dos agentes responsáveis. A realidade obrigará à revisão dos pressupostos clássicos da responsabilidade civil".

A solução mais favorável na perspetiva da proteção do lesado perspetiva-se que seja o alargamento da responsabilidade objetiva, sendo sobre o produtor que recairá o dever de reparar os danos.

Considerando que (Oliveira, 2019) "(…) 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 do produtor".

A adaptação à nova realidade faz prever a necessidade de revisitar o contrato internacional de seguro e o disposto nos Regulamentos Roma I para determinação da Lei aplicável e Regulamento Bruxelas I BIS para aferir a jurisdição competente pois muitos serão os conflitos plurilocalizados no que toca ao contrato de seguro para cobrir riscos dos veículos autónomos.

É evidente que em termos de comércio jurídico o seguro do produtor vai ter uma abrangência global, provocando o aparecimento de litígios de âmbito transfronteiriço a nível do contrato internacional de seguro, cuja apreciação se fará ao abrigo, para já, dos normativos citados no presente trabalho.

A pertinência do tema levanta o desafio de avançar para um estudo mais profundo das possibilidades existentes.

Bibliografia

(Director), C. E. (2017). *Derecho Del Comercio Internacional.* Valencia : Tirant lo blanch.

Alcaide, S. P. (2021). *A Responsabilidade Civil por Danos Causados por Veículos Autónomos.* Coimbra: Edições Almedina, S.A.

Antunes, H. S. (2019). Revista de Direito da Responsabilidade - Ano 1. *Inteligência Artificial e Responsabilidade Civil: enquadramento*, p. 139 ss.

Brito, M. H. (6 de junho de 2020). Direito aplicável aos contratos internacionais de seguro.

Costa, M. J. (2009). *Direito das Obrigações.* Coimbra: Almedina.

Domingos, P. (2020). *A Revolução do Algoritmo Mestre como a aprendizagem automátca está a mudar o mundo.* Lisboa: Editora Manuscrito.

Filipa MAtias Magalhães, M. L. (2018). *Regulamento Geral de Proteção de Dados.* Porto: Vida Económica.

Freitas, E. S. (2022). *Inteligência Artificial e Robótica Desafios para o Direito do Secúlo XXI.* Coimbra: Gestlegal.

Heinrich Ewald Horster, E. S. (s.d.). *A Parte Geral do Código Civil Português.* Almedina.

Monaco, G. F. (2021). Concorrência das jurisdições nacionais e inteligência artificial: entre forum shopping e Lawfare. Em G. F. Loula, *Direito Internacional e*

comparado: trajetória e perspetivas - Volume I (p. 265). São Paulo: Quartier Latin.

Oliveira, L. I. (Abril de 2019). Os carros autónomos e os novos desafios para o mercado dos seguros".

Pinehiro, L. d. (2009). *Estudos de Direito Internacional Privado Vol. II.* Almedina.

Pinheiro, L. d. (2009). *Direito de Conflitos/Parte Especial.* Coimbra: 3.ª Edição.

Pinheiro, L. d. (30 de julho de 2012). Sobre a Lei aplicável ao contrato de seguro perante o Regulamento Roma I.

Pinheiro, L. d. (2019). *Direito Internacional Privado Volume III - Tomo I Competência Internacional.* Lisboa: AAFDL Editora.

Pinto, C. A. (2005). *Teoria Geral do Direito Civil.* Coimbra Editora.

Schwalbach, J. G. (2021). *Direito Digital.* Almedina.

Silva, J. C. (1999). *responsabilidade Civil do produtor.* Almedina.

Varela, J. d. (2010). *Das Obrigações em Geral.* Almedina.