

## Opinião

## ■ Nuno Pena

Sócio de Resolução de Litígios da CMS Portugal



## Veículos autónomos sob pressão

Os veículos em que o humano só tem de guiar se for necessário, ou em que a automação da condução é total (veículos autónomos de níveis 3 a 5), são hoje uma realidade. O seu uso generalizado depende, porém, da superação de desafios de cooperação nas suas dimensões técnica, infraestrutural e jurídica. Sem isso não haverá confiança do público. A aceitação geral da perda de soberania sobre o controle do veículo, terá que passar, a meu ver, pela criação de níveis de confiança na indústria, pelo menos, semelhantes aos registados no setor da aviação.

É vital a existência de um suporte de excelência na comunicação entre veículos, mas, sobretudo, de conexão entre o veículo e a própria infraestrutura rodoviária, com redes móveis e com plataformas de dados. Tudo em tempo real. A par da conectividade, o sucesso destes projetos depende de infraestruturas inteligentes. Estradas que incluem sensores rodoviários, câmaras e outros sistemas de monitorização de modo a criar um “gémeo digital” da via e do ambiente rodoviário, assegurando dados em tempo real acerca do tráfego e obstáculos. A eficácia desses sistemas depende da qualidade e manutenção da via, dos sensores, e da precisão e prontidão e qualidade dos dados recolhidos. Tudo isto envolve custos elevadíssimos.

A nível jurídico o desafio é a

dissociação entre controlo (algorítmico) e responsabilidade (tradicionalmente humana). Importa regular a transferência ou alargamento da responsabilidade do condutor/operador para os fabricantes, programadores de software e/ou para o próprio sistema sem que isso desresponsabilize em absoluto dos operadores que devem sempre manter certos níveis de responsabilidade. Por ex.: nos casos de automação de nível 3, a condução é do sistema, mas pode exigir intervenção humana, o que leva à responsabilidade partilhada conforme quem detinha o controlo no momento do

**A aceitação geral da perda de soberania sobre o controle do veículo, terá que passar, a meu ver, pela criação de níveis de confiança na indústria, pelo menos, semelhantes aos registados no setor da aviação**

sinistro; a recusa injustificada do humano em retomar o controlo implica a sua responsabilidade. Nos níveis 4-5, a responsabilidade tenderá a recair em fabricantes, programadores e operadores de frota, dada a condução plena pelo sistema. Mantém-se, porém, deveres do utilizador e do proprietário quanto ao uso adequado e manutenção. Também a infraestrutura – autoridades ou concessionárias – pode responder por falhas digitais ou físicas causais do acidente.

Ao nível dos seguros a automação amplia a necessidade de coberturas por parte dos fabricantes e operadores. Já ao nível da determinação das causas de acidentes, a mudança passa pelo registo e análise de algoritmos, sensores, dados de comunicação e interações sistémicas. Isso passa a nível técnico pela adoção de “caixas pretas” e, a nível jurídico, pela criação de regras que mitiguem a assimetria informacional entre fabricantes e vítimas. Como os fabricantes controlam dados críticos, a inversão do ónus da prova pode ser um instrumento para viabilizar a tutela das vítimas.

Em síntese, os carros autónomos estão aí, mas o seu uso generalizado está ainda pressionado por desafios ao nível da conectividade confiável, estradas inteligentes, regras claras de responsabilidade e, muitíssimo importante, de aceitação social.

## PESSOAS

### Inês Amado e Ricardo Santos Ferreira

iamado@medianove.com

A **Miranda & Associados** anunciou várias promoções em diferentes áreas de prática, entre as quais as de **Pedro Borges Rodrigues** (associado coordenador), **Catarina Campelo** e **Maria Inês Costa** (associadas principais) e **Leonor van Lelyveld** e **Manuel Franqueira Dias** (associados sénior).

A **Broseta** contratou **José Saraiva de Lemos** e **João Maria Cabral Menéres** para a equipa de Público do seu escritório em Lisboa.

A **CMS Portugal** nomeou quatro novos associados coordenadores: **André Gaspar** (Direito



**Raquel Galvão Silva**

Fiscal), **André Guimarães** (Corporate M&A), **Sofia Costa Lobo** e **Tiago de Magalhães** (Direito do Trabalho & Fundos de Pensões).

A **Linklaters** promoveu **Raquel Galvão Silva** a sócia do escritório em Lisboa, onde a especialista nas áreas de Litigation, Arbitration & Investigations iniciou a sua carreira em 2007.

A **pbbr**, que completa 20 anos de atividade em 2026, contratou **Chloe Robinson** para a área de Direito Imobiliário.

A **Lopes Barata & Associados** promoveu **Catarina Correia Soares**, coordenadora da área de Direito Laboral, a sócia.

A **Antas da Cunha Ecija** contratou **Maria Clara Brito Goes**, **Carlota Lima Raposo** e **Tiago Manuel Moreira** para liderarem as novas áreas do escritório: “Business Development”, “Inovação, IA e Conhecimento”



**Dirce Rente**

e “Pessoas e Cultura”.

**Dirce Rente** é a nova Presidente da Direção do **Fórum Penal – Associação de Advogados Penalistas** para o biénio 2026–2027. A advogada criminalista é sócia da Eversheds Sutherland, onde coordena o departamento de Penal, Contraordenacional e Compliance. **Inês Almeida Costa**, associada da MFA Legal & Tech, e **João Lima Cluny**, sócio da Garrigues, assumiram a vice-presidência.

A **Pragma Advogados** contratou **Ricardo Codeço** como sócio, que assume também a coordenação da equipa de Fiscal.

A sociedade de advogados **NLP** promoveu **Cláudia Freixinho Serrano** a sócia do escritório especializado em propriedade intelectual.

A **BMA - Baptista, Monteverde & Associados** reforçou a equipa de Litígios com **Beatriz Domingues Pereira** como advogada estagiária.

A sociedade brasileira **Barreto Dolabella Advogados** contratou os advogados **Leonel Gomes Cá** (Imobiliário), **Eduardo Vieira Raposo** (Direito Fiscal) e **André Moreira Simões** (Corporate & Tech) como international counsel, que vão apoiar o escritório sediado em Brasília na sua expansão em Portugal e fortalecimento no mercado europeu.

A **NMP Advogados – PLMJ Colab Mozambique** contratou **Cleide Cossa**, especializada em matérias regulatórias, cambiais, compliance e combate ao branqueamento de capitais, como associada sénior.