

Por Jones Figueirêdo Alves (*)

Frankfurt (Alemanha) – O grande debate jurídico deste final de ano, na Alemanha, situa-se no processo judicial que será julgado pelo Tribunal Federal de Justiça alemão (Bundesgerichtshof, BGH), sediado em Karlsruhe, sobre os veículos eletrônicos de direção autônoma e inteligente. Veículos sem necessidade de postura ativa do motorista ou até sem a sua presença, com controle inteiramente automatizado, serão capazes mediante tecnologia avançada, de circular em no trânsito urbano ou em rodovias, usando sensores de pistas e outros mecanismos de interação através de “softwares” sofisticados.

Diversas repercussões jurídicas serão colocadas em análise, pela mais elevada Corte de Justiça de jurisdição ordinária no país, diante dos futuros modelos de veículos inteligentes que pensarão por si sós, dispensando o agir humano e assumindo decisões preordenadas. Muitas delas suscetíveis de não serem as melhores, porquanto determinadas situações de risco ou de acidentes iminentes exigirem opções decisórias sob o relevo da ponderação humana em trato específico da dinâmica de cada evento.

Em contraponto, inúmeros acidentes decorrentes de falhas humanas poderão ser evitados, com a mobilidade inteligente e segura no manejo computadorizado dos veículos, adotadas as velocidades compatíveis, a prevenção e o alerta dos riscos e as avaliações técnicas do trânsito.

A importância do julgamento ganha maior significado quando inexistente, na Alemanha e nos demais países europeus, legislação a respeito de veículos robóticos ou elétricos que, dispondo de sensores de navegação completa e de planejamento programado de rotas, entre outras tecnologias avançadas, apresentem a sua circulação autônoma, independente da ação humana.

Em hipóteses variáveis de acidentes de trânsito, como dirimir, então, questões jurídicas, simples ou complexas? Exemplificam-se as de (i) responsabilidade civil pelo dano, atribuível ao proprietário do veículo, ao seu fabricante ou, ainda, às centrais computadorizadas do sistema de tráfego; (ii) a responsabilidade penal nos acidentes com vítimas; e (iii) a ponderação de interesses, em suposta preservação dos envolvidos no acidente, quando o “software” não exercitar a melhor escolha ou a escolha devida, entre outras questões.

Atuará, agora, a Corte de Justiça alemã, equivalente ao nosso Superior Tribunal de Justiça (STJ), em uma de suas mais importantes competências, a da colmatação normativa, ou seja, no emprego de uma integração normativa face à lacuna da lei para oferecer, no caso concreto, as soluções pontuais ainda não reguladas. O preenchimento jurisdicional das lacunas normativas, no plano dessa nova realidade tecnológica, servirá de orientação ao legislador que cumprirá dissolver, em definitivo, as lacunas existentes.

Enquanto isso, os veículos inteligentes já se acham em testes bem-sucedidos, o que levarão ao seu implemento efetivo, na Europa, até 2020. Aliás, carros autônomos da empresa nuTonomy (equivalente ao Uber) já circulam em Cingapura, desde setembro passado, como táxis-robôs.

De fato. O carro do futuro, com seus novos conceitos, está a caminho em via de circulação rápida e sua tecnologia desafia o direito a se posicionar, com segurança e acertada contribuição, ao volante de melhores leis.

(*) **Jones Figueirêdo Alves** é Desembargador decano do Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE), também é mestre em Ciências Jurídicas pela Faculdade de Direito da Universidade Clássica de Lisboa (FDUL). Magistrado tem artigos semanalmente publicados no jornal Folha de Pernambuco.

Fonte: TJPE, em 13.12.2016.