

**V CONGRESSO INTERNACIONAL DE
DIREITO E INTELIGÊNCIA
ARTIFICIAL (V CIDIA)**

REGULAÇÃO DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL II

R344

Regulação da inteligência artificial II [Recurso eletrônico on-line] organização V Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (V CIDIA): Skema Business School – Belo Horizonte;

Coordenadores: João Alexandre Silva Alves Guimarães, Ana Júlia Guimarães e Erick Hitoshi Guimarães Makiya – Belo Horizonte: Skema Business School, 2024.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-931-5

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Mercados globais e empreendedorismo a partir do desenvolvimento algorítmico.

1. Compliance. 2. Ética. 3. Legislação. I. V Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (1:2024 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34

skema
BUSINESS SCHOOL

LAW SCHOOL
FOR BUSINESS

V CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (V CIDIA)

REGULAÇÃO DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL II

Apresentação

A SKEMA Business School é uma organização francesa sem fins lucrativos, com presença em seis países diferentes ao redor do mundo (França, EUA, China, Brasil e África do Sul e Canadá) e detentora de três prestigiadas creditações internacionais (AMBA, EQUIS e AACSB), refletindo seu compromisso com a pesquisa de alta qualidade na economia do conhecimento. A SKEMA reconhece que, em um mundo cada vez mais digital, é essencial adotar uma abordagem transdisciplinar.

Cumprindo esse propósito, o V Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (V CIDIA), realizado nos dias 6 e 7 de junho de 2024, em formato híbrido, manteve-se como o principal evento acadêmico sediado no Brasil com o propósito de fomentar ricas discussões sobre as diversas interseções entre o direito e a inteligência artificial. O evento, que teve como tema central "Mercados Globais e Empreendedorismo a partir do Desenvolvimento Algorítmico", contou com a presença de renomados especialistas nacionais e internacionais, que abordaram temas de relevância crescente no cenário jurídico contemporâneo.

Profissionais e estudantes dos cursos de Direito, Administração, Economia, Ciência de Dados, Ciência da Computação, entre outros, tiveram a oportunidade de se conectar e compartilhar conhecimentos, promovendo um ambiente de rica troca intelectual. O V CIDIA contou com a participação de acadêmicos e profissionais provenientes de diversas regiões do Brasil e do exterior. Entre os estados brasileiros representados, estavam: Pará (PA), Amazonas (AM), Minas Gerais (MG), Ceará (CE), Rio Grande do Sul (RS), Paraíba (PB), Paraná (PR), Rio de Janeiro (RJ), Alagoas (AL), Maranhão (MA), Santa Catarina (SC), Pernambuco (PE), e o Distrito Federal (DF). Além disso, o evento contou com a adesão de participantes internacionais, incluindo representantes de Portugal, França, Itália e Canadá, destacando a amplitude e o alcance global do congresso. Este encontro plural reforçou a importância da colaboração inter-regional e internacional na discussão dos temas relacionados ao desenvolvimento algorítmico e suas implicações nos mercados globais e no empreendedorismo.

Foram discutidos assuntos variados, desde a regulamentação da inteligência artificial até as novas perspectivas de negócios e inovação, destacando como os algoritmos estão remodelando setores tradicionais e impulsionando a criação de empresas inovadoras. Com

uma programação abrangente, o congresso proporcionou um espaço vital para discutir os desafios e oportunidades que emergem com o desenvolvimento algorítmico, reforçando a importância de uma abordagem jurídica e ética robusta nesse contexto em constante evolução.

A jornada teve início no dia 6 de junho com a conferência de abertura ministrada pela Professora Dr^a. Margherita Pagani, do SKEMA Centre for Artificial Intelligence, campus de Paris, França. Com o tema "Impacts of AI on Business Transformation", Pagani destacou os efeitos transformadores da inteligência artificial nos negócios, ressaltando seu impacto no comportamento do consumidor e nas estratégias de marketing em mídias sociais. O debate foi enriquecido pela participação do Professor Dr. José Luiz de Moura Faleiros Jr., da SKEMA Law School, campus de Belo Horizonte, Brasil, que trouxe reflexões críticas sobre o tema.

Após um breve intervalo, o evento retomou com o primeiro painel, intitulado "Panorama global da Inteligência Artificial". O Professor Dr. Manuel David Masseno, do Instituto Politécnico de Beja, Portugal, apresentou uma análise detalhada sobre as "práticas de IA proibidas" no novo Regulamento de Inteligência Artificial da União Europeia, explorando os limites da dignidade humana frente às novas tecnologias. Em seguida, o Professor Dr. Steve Ataky, da SKEMA Business School, campus de Montreal, Canadá, discutiu as capacidades, aplicações e potenciais futuros da IA com geração aumentada por recuperação, destacando as inovações no campo da visão computacional.

No período da tarde foram realizados grupos de trabalho que contaram com a apresentação de mais de 40 trabalhos acadêmicos relacionados à temática do evento. Com isso, o primeiro dia foi encerrado, após intensas discussões e troca de ideias que estabeleceram um panorama abrangente das tendências e desafios da inteligência artificial em nível global.

O segundo dia de atividades começou com o segundo painel temático, que abordou "Mercados globais e inteligência artificial". O Professor Dr. Edgar Gastón Jacobs Flores Filho, da SKEMA Law School, campus de Belo Horizonte, Brasil, apresentou um panorama da regulação da IA no Brasil, enquanto o Professor Dr. Fischer Stefan Meira, da SKEMA Business School, campus de Belo Horizonte, Brasil, explorou as perspectivas e desafios do desenvolvimento algorítmico.

Após breve intervalo, o terceiro painel teve início às 10:00h, focando em "Contratos, concorrência e inteligência artificial". O Professor Dr. Frédéric Marty, da Université Côte d'Azur, França, discutiu a "colusão por algoritmos", um fenômeno emergente nas políticas de concorrência, enquanto o Professor Dr. Bernardo de Azevedo e Souza, da Universidade do

Vale do Rio dos Sinos, Brasil, trouxe novas perspectivas para o empreendedorismo jurídico. A Professora Ms. Lorena Muniz e Castro Lage, SKEMA Law School, campus de Belo Horizonte, Brasil, completou o painel abordando as interseções entre startups e inteligência artificial, destacando os desafios e oportunidades para empresas inovadoras.

Durante a tarde, uma nova rodada de apresentações nos grupos de trabalho se seguiu, com 35 trabalhos acadêmicos relacionados à temática do evento sendo abordados para ilustrar a pujança do debate em torno do assunto. O segundo dia foi encerrado consolidando a importância do debate sobre a regulação e a aplicação da inteligência artificial em diferentes setores.

Como dito, o evento contou com apresentações de resumos expandidos em diversos Grupos de Trabalho (GTs), realizados on-line nas tardes dos dias 6 e 7 de junho. Os GTs tiveram os seguintes eixos de discussão, sob coordenação de renomados especialistas nos respectivos campos de pesquisa:

- a) Startups e Empreendedorismo de Base Tecnológica – Coordenado por Laurence Duarte Araújo Pereira, Maria Cláudia Viana Hissa Dias do Vale Gangana e Luiz Felipe Vieira de Siqueira.
- b) Jurimetria Cibernética Jurídica e Ciência de Dados – Coordenado por Arthur Salles de Paula Moreira, Isabela Campos Vidigal Martins e Gabriel Ribeiro de Lima.
- c) Decisões Automatizadas e Gestão Empresarial – Coordenado por Yago Aparecido Oliveira Santos, Pedro Gabriel Romanini Turra e Allan Fuezi de Moura Barbosa.
- d) Algoritmos, Modelos de Linguagem e Propriedade Intelectual – Coordenado por Vinicius de Negreiros Calado, Guilherme Mucelin e Agatha Gonçalves Santana.
- e) Regulação da Inteligência Artificial – I – Coordenado por Tainá Aguiar Junquillo, Paula Guedes Fernandes da Silva e Fernanda Ribeiro.
- f) Regulação da Inteligência Artificial – II – Coordenado por João Alexandre Silva Alves Guimarães, Ana Júlia Guimarães e Erick Hitoshi Guimarães Makiya.
- g) Regulação da Inteligência Artificial – III – Coordenado por Gabriel Oliveira de Aguiar Borges, Matheus Antes Schwede e Luiz Felipe de Freitas Cordeiro.

h) Inteligência Artificial, Mercados Globais e Contratos – Coordenado por Fernanda Sathler Rocha Franco, Gabriel Fraga Hamester e Victor Willcox.

i) Privacidade, Proteção de Dados Pessoais e Negócios Inovadores – Coordenado por Guilherme Spillari Costa, Dineia Anziliero Dal Pizzol e Evaldo Osorio Hackmann.

j) Empresa, Tecnologia e Sustentabilidade – Coordenado por Marcia Andrea Bühring, Jessica Mello Tahim e Angélica Cerdotes.

Cada GT proporcionou um espaço de diálogo e troca de experiências entre pesquisadores e profissionais, contribuindo para o avanço das discussões sobre a aplicação da inteligência artificial no direito e em outros campos relacionados.

Um sucesso desse porte não seria possível sem o apoio institucional do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito - CONPEDI, que desde a primeira edição do evento provê uma parceria sólida e indispensável ao seu sucesso. A colaboração contínua do CONPEDI tem sido fundamental para a organização e realização deste congresso, assegurando a qualidade e a relevância dos debates promovidos. Além disso, um elogio especial deve ser feito ao trabalho do Professor Dr. Caio Augusto Souza Lara, que participou da coordenação científica das edições precedentes. Seu legado e dedicação destacam a importância do congresso e contribuem para consolidar sua reputação como um evento de referência na intersecção entre direito e inteligência artificial.

Por fim, o V Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial foi, sem dúvida, um marco importante para a comunidade acadêmica e profissional, fomentando debates essenciais sobre a evolução tecnológica e suas implicações jurídicas.

Expressamos nossos agradecimentos às pesquisadoras e aos pesquisadores por sua inestimável contribuição e desejamos a todos uma leitura excelente e proveitosa!

Belo Horizonte-MG, 10 de julho de 2024.

Prof^a. Dr^a. Geneviève Daniele Lucienne Dutrait Poulingue

Reitora – SKEMA Business School - Campus Belo Horizonte

Prof. Ms. Dorival Guimarães Pereira Júnior

Coordenador do Curso de Direito – SKEMA Law School

Prof. Dr. Edgar Gastón Jacobs Flores Filho

Coordenador da Pós-Graduação da SKEMA Law School

Prof. Dr. José Luiz de Moura Faleiros Júnior

Coordenador de Pesquisa – SKEMA Law School

**VEÍCULOS AUTÔNOMOS E RESPONSABILIDADE CIVIL À LUZ DA
LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA BRASILEIRA**

**AUTONOMOUS VEHICLES AND CIVIL LIABILITY IN THE LIGHT OF
BRAZILIAN CONSUMER LEGISLATION**

Anne Caroline Tavares Fagundes ¹
Luciana Fernandes Berlini ²

Resumo

O avanço da tecnologia autônoma cresce exponencialmente em todo o mundo, impulsionando o uso de veículos autônomos. Desse modo, objetiva-se analisar a responsabilidade civil do fornecedor por danos causados por veículos autônomos, sob a ótica da legislação consumerista. Para tanto, utilizando da metodologia jurídica de cunho dogmático-descritivo, pretende demonstrar como a responsabilidade civil objetiva do fornecedor em casos de danos ocasionados por veículos autônomos deve ser pensada. Assim, a pesquisa explora a responsabilidade legal das inteligências artificiais em veículos autônomos, dada a falta de reconhecimento oficial dessas entidades como sujeitos de direito responsáveis legalmente no Brasil.

Palavras-chave: Veículos autônomos, Responsabilidade civil, Direito do consumidor

Abstract/Resumen/Résumé

The advancement of autonomous technology is growing exponentially across the world, boosting the use of autonomous vehicles. Therefore, the objective is to analyze the supplier's civil liability for damages caused by autonomous vehicles, from the perspective of consumer legislation. To this end, using a dogmatic-descriptive legal methodology, it aims to demonstrate how the supplier's objective civil liability in cases of damage caused by autonomous vehicles should be considered. Thus, the research explores the legal responsibility of artificial intelligence in autonomous vehicles, given the lack of official recognition of these entities as legally responsible subjects in Brazil.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Autonomous vehicles, Civil liability, Consumer law

¹ Mestranda em Direito pela Universidade Federal de Ouro Preto. Advogada Bacharela em Direito pela Universidade Federal de Lavras.

² Pós-doutora em Direito pela Universidade Federal do Paraná. Mestre e Doutora em Direito pela PUC-MINAS. Professora da graduação e Mestrado em Direito da Universidade Federal de Ouro Preto.

1. INTRODUÇÃO

Os avanços tecnológicos, especialmente da inteligência artificial têm transformado diversos campos de conhecimento, e um dos campos em rápida evolução é o dos veículos autônomos. Esses veículos, dotados de sistemas autônomos de inteligência artificial, trazem preocupações não apenas tecnológicas, mas também éticas, legais e jurídicas. Diante disso, é crucial compreender como o Direito pode regulamentar para mitigar eventuais danos e aplicar a responsabilidade civil caso ocorram danos causados por esses sistemas.

Este estudo exploratório tem como objetivo principal analisar a responsabilidade civil do fornecedor por danos causados por veículos autônomos, sob a ótica do Código de Defesa do Consumidor (CDC). A pesquisa busca delinear o problema da responsabilização legal das inteligências artificiais em veículos autônomos, considerando a ausência de reconhecimento oficial dessas entidades como sujeitos de direito passíveis de responsabilização legal no Brasil.

Para isso, faz-se necessário compreender a natureza da inteligência artificial e dos veículos autônomos, bem como os desafios legais e éticos que envolvem sua operação e eventual responsabilização. Abordando uma delimitação temática, buscou-se analisar a legislação brasileira vigente, em especial o Código de Defesa do Consumidor, que estabelece a responsabilidade do fornecedor pelos produtos defeituosos que colocar no mercado.

O método de pesquisa utilizado baseia-se essencialmente em revisão bibliográfica e legislativa, buscando compreender como as leis atual se aplicam aos casos de danos causados por veículos autônomos.

Ao final, espera-se contribuir para o debate jurídico sobre a responsabilidade civil das inteligências artificiais em veículos autônomos, fornecendo subsídios para uma possível releitura da legislação brasileira tornando o direito já existente aplicável de forma eficaz.

2. VEÍCULOS AUTÔNOMOS: BREVE PANORAMA TECNOLÓGICO E REGULATÓRIO

A inteligência artificial (IA) pode ser compreendida como um campo da ciência da computação que visa criar sistemas e máquinas que possam realizar tarefas que em alguma medida envolvam a inteligência humana. Geralmente inclui reconhecimento de padrões, aprendizado, tomada de decisão, compreensão da linguagem natural e interação com o ambiente. Um dos primeiros a definir conceitualmente o IA foi a capacidade da “máquina” de “pensar”, proposta por John McCarthy em 1956. (RUSSELL; NORVIG; DAVIS, 2003).

No passado, para o programador ensinar uma máquina a realizar uma tarefa, era preciso que ele descrevesse detalhadamente cada passo desse processo para que a máquina

possa fazer algo. E dar a máquina a capacidade de realizar qualquer ação ou responder a qualquer pergunta que não tenha sido decidida por programadores e armazenada em um algoritmo seria inconcebível. Hoje, as máquinas com inteligência artificial são capazes de basear-se em sua programação original e nos dados, nas experiências e no ambiente dos quais são expostos, realizam ações por conta própria e alcançam resultados cujo lado criativo nem ao menos o programador previu. (PIRES; SILVA, 2017).

Sendo assim, surgem os sistemas dotados de inteligência artificial que possuem capacidade autônoma, sendo um desafio não apenas no campo das ciências tecnológicas, mas no campo da ética, das legislações, do direito.

A fabricação de veículos autônomos é um exemplo de sistema autônomo de inteligência artificial, sendo o sistema capaz de agir de forma independente, ou seja, realizando ações sem ser conduzida ou recebendo uma diretiva específica de um ser humano.

Schawab alega que cerca de 10% de todos os automóveis em uso nos EUA em 2025 serão autônomos (SCHAWAB, 2016), com isso, também há um crescimento de testes desses veículos.

Os testes com carros autônomos têm sido imprescindíveis, pois eles têm exposto os riscos associados a essa tecnologia, não deixando passar incólume a possibilidade de danos. Um exemplo marcante foi o primeiro acidente fatal envolvendo uma pedestre e um veículo autônomo da Uber, no qual Elaine Herzberg, de quarenta e nove anos, foi atingida enquanto cruzava uma rua mal iluminada. O carro estava equipado com tecnologia para intervenção humana em momentos de emergência, mas a motorista reserva, Rafaela Vasquez, não conseguiu evitar o acidente (LEVIN, 2018). Esses testes são fundamentais para aprimorar a tecnologia, mas também levantam questões sobre a responsabilidade em casos de acidentes envolvendo veículos autônomos.

Em um breve panorama e demonstrando a preocupação do Direito em acompanhar as mudanças tecnológicas, a proposta de reforma do Código Civil traz considerações para ajustes relacionados a responsabilidade civil em relação à tecnologia, trazendo normativas no livro “Direito Digital” e também na Parte Geral do Código, determinando a natureza jurídica da responsabilidade civil no que se refere às inteligências artificiais como uma responsabilidade civil objetiva. No entanto, o anteprojeto da reforma ainda está em análise pelo Senado, cabendo aos operadores do direito o acompanhamento das novas tratativas.

Desse modo, resta demonstrada a imprescindibilidade e importância do Direito conhecer o *modus operandi* da Inteligência Artificial e quais são seus riscos, para que possa regular, limitar e definir o titular da responsabilidade pelos danos e os acidentes ocasionalmente

causados em razão dos sistemas computacionais inteligentes, em especial, os sistemas autônomos, como os dos chamados veículos autônomos.

3. RESPONSABILIDADE CIVIL DO FORNECEDOR POR DANOS AO CONSUMIDOR

Por uma questão de delimitação temática, o presente trabalho, com a intenção de vislumbrar como o direito pode ser atuante e efetivo, se dedica à abordagem dos danos decorrentes de acidentes envolvendo veículos autônomos sob a ótica da responsabilidade civil do fornecedor, no âmbito do Código de Defesa do Consumidor.

Nossa legislação pátria, ainda não reconhece oficialmente agentes de inteligência artificial como sujeitos de direito passíveis de responsabilização legal, implica que, segundo nosso ordenamento, tais agentes não podem ser responsabilizados por ações ou omissões que causem mal a terceiro. Contudo, isso não significa, por si só, que os referidos agentes de fato, não possuam personalidade (seja ela física ou jurídica) própria.

As leis de responsabilidade civil atualmente consideram casos em que a ação ou omissão de um robô pode ser atribuída a um agente humano específico, como o fabricante, proprietário ou usuário. A questão da responsabilidade civil diante das inovações tecnológicas é um desafio contemporâneo crucial, envolvendo considerações econômicas e morais. (WALD, 2015).

O Código de Defesa do Consumidor (CDC) alterou a responsabilidade do fornecedor no Brasil, transferindo o risco do consumo para ele. Adotou-se a teoria do risco do empreendimento, que estabelece que quem se envolve na atividade de produzir, estocar, distribuir ou comercializar produtos ou serviços é responsável por eventuais defeitos, independentemente de culpa. Isso visa distribuir de forma equitativa os riscos da sociedade de consumo, garantindo a segurança e qualidade dos produtos oferecidos.

A responsabilidade pelo fato do produto, como previsto no art. 12 do CDC, não depende mais de conduta culposa ou relação contratual, mas sim de um defeito do produto que cause dano ao consumidor. Nesses casos, o Código Civil não se aplica, pois a responsabilidade não está mais baseada na relação contratual, mas sim na existência de um produto defeituoso que cause um acidente de consumo. (CAVALIERI FILHO, 2017).

A conceituação de “defeito” é central para a discussão da responsabilidade do fornecedor, especialmente ao pensar nos casos de danos causados por veículo autônomos. Um dos critérios utilizados para definir defeito é a incapacidade do fabricante em suprimir os riscos do produto sem comprometer sua serventia. Segundo o art. 12 do CDC, um produto é defeituoso

quando não oferece a segurança esperada, sendo essa a questão central na responsabilização dos fabricantes de veículos autônomos com defeitos de projeto. O prejudicado pode alegar que o produto é defeituoso no projeto, fabricação ou falta de avisos e instruções de segurança. Para comprovar o defeito, é necessário um laudo de especialista demonstrando que um projeto alternativo teria evitado o acidente (PEREIRA PINHEIRO; RUTH BORGES; LUIS DE MELLO, 2019).

A responsabilidade surge quando há violação do dever de segurança, como estabelecido no art. 12, §1º, do CDC. O dever é não lançar produtos com defeitos no mercado, responsabilizando-se por acidentes mesmo sem culpa (objetivamente). Assim, o fabricante tem o dever de produzir sem defeitos. O dano é a base da responsabilidade do fornecedor, e a segurança deve ser analisada caso a caso.

A legislação presume o defeito do produto, cabendo ao fornecedor provar o contrário. A exclusão da responsabilidade ocorre se o produto não foi colocado no mercado, não tem defeitos anteriores à venda, ou se o consumidor ou terceiro causou o dano. A exclusão também ocorre em caso de risco de desenvolvimento, quando o defeito era desconhecido e imprevisível à época da venda. No entanto, essa excludente é controversa, pois alguns acreditam que forçar o fornecedor a responder pelos riscos de desenvolvimento pode inviabilizar o progresso científico e tecnológico. (FARIAS; ROSENVALD, 2018).

O ônus da prova cabe ao fornecedor, que deve provar a inexistência do defeito ou qualquer outra causa de exclusão de responsabilidade, como ausência denexo causal, culpa exclusiva da vítima, fato exclusivo de terceiro, entre outros.

Assim, o setor automobilístico será fortemente impactado pela introdução dos veículos autônomos, e os países que primeiramente debaterem juridicamente o tema terão vantagem competitiva, sendo crucial que a sociedade debata os riscos dessas tecnologias o mais breve possível.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo aborda o tema das inteligências artificiais em carros autônomos, traçando a responsabilidade civil de danos causados por veículos autônomos sob a ótica da legislação consumerista, abrangendo alguns dos desafios trazidos pelas novas tecnologias.

A responsabilização civil diante das novas tecnologias, especialmente dos sistemas autônomos dotados de inteligência artificial instigam novas pesquisas, exigindo uma revisão dos conceitos jurídicos básicos, como o de "defeito", para incluir a possibilidade de responsabilização mesmo sem defeitos aparentes, e também em relação ao defeito de

informação. Outro ponto relevante é a discussão sobre a exclusão de responsabilidade pelo risco do desenvolvimento. Além disso, é necessário repensar as teorias do nexo causal diante da complexidade da inteligência artificial, bem como considerar as decisões éticas dessas máquinas e a responsabilidade de seus criadores. Diante das rápidas evoluções tecnológicas, pode ser necessário reestruturar as bases legais que seja possível que o Direito lide com essas questões de forma mais eficiente possível.

Sendo assim, há muito a ser desenvolvido no campo das pesquisas e estudos jurídicos para possibilitar conclusões mais contundentes sobre as questões aqui relatadas.

6. REFERÊNCIAS

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **A responsabilidade civil nas relações de consumo**. Tendências do século XXI. Revista Eletrônica da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Pelotas (UFPel) – Dossiê Consumo e Vulnerabilidade: a proteção jurídica dos consumidores no século XXI, v. 3, n. 1, jan./jun. 2017.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. **Curso de Direito Civil: responsabilidade civil**. 5. ed. rev. e atual. Salvador: Juspodivm, 2018.

LEVIN, Sam. **Video released of Uber self-driving crash that killed woman in Arizona**. The Guardian, 22 mar. 2018. Disponível em: <https://www.theguardian.com/technology/2018/mar/22/video-released-of-uber-self-driving-crash-that-killed-woman-in-arizona>. Acesso em: 01 mai. 2024.

PEREIRA PINHEIRO, Guilherme; RUTH BORGES, Maria; LUIS DE MELLO, Flávio. (2019). **Danos envolvendo veículos autônomos e a responsabilidade civil do fornecedor**. Revista Brasileira De Direito Civil, 21(03), 247. Disponível em: <https://rbdcivil.ibdcivil.org.br/rbdc/article/view/472>>. Acesso em 02 mai. 2024.

PIRES, Thatiane Cristina Fontão; SILVA, Rafael Peteffi da. **A responsabilidade civil pelos atos autônomos da inteligência artificial: notas iniciais sobre a resolução do parlamento europeu**. *Revista Brasileira de Políticas Públicas*, Brasília, v.7, n.3, p. 238-254, 2017. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/RBPP/article/view/4951>>. Acesso em 01 mai. 2024.

RUSSEL, Stuart J.; NORWIG, Peter. **Artificial intelligence: a modern approach**. 2. ed. New Jersey: Pearson Education Inc., 2003.

WALD, Arnaldo. **Responsabilidade civil**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.