

# VEHÍCULOS AUTÓNOMOS, RESPONSABILIDAD Y SEGURO

## Avances legislativos y perspectivas

ALICIA ARROYO APARICIO

Prof. TU de Derecho Mercantil. UNED

Revista de Derecho del Sistema Financiero 3

<https://doi.org/10.32029/2695-9569.01.04.2022>

Enero – Junio 2022

Págs. 127–150

**RESUMEN:** La interrelación entre la inteligencia artificial (IA) y los vehículos automóviles trae cambios técnicos, que habrán de ser homologados, así como jurídicos: ¿en qué medida afectaría esa interrelación a la responsabilidad por daños y al seguro que dé cobertura? Algunos aspectos jurídicos, como los derechos fundamentales, la protección de datos –biométricos, entre otros– resultarían comunes a otros sectores. En materia de vehículos autónomos concurrirían así esos problemas, generales, junto con otros referidos a la responsabilidad concreta cuando se produzca un daño. Pero, además, en la medida en que los avances técnicos se consoliden, los fabricantes de automóviles los irán adecuando a las normas de seguridad o control requeridas. Del mismo modo, las compañías aseguradoras habrán de analizar primero los cambios en el riesgo a cubrir, con la adaptación económica y jurídica precisas. Una idea clara: estas materias interrelacionadas y nuevas perspectivas evocan un ámbito aún “en construcción”.

**ABSTRACT:** The interrelation between artificial intelligence (AI) and motor vehicles brings technical changes, which will have to be approved, as well as legal changes: to what extent would such an interrelation affect liability for damages and the insurance coverage it provides? Some legal aspects, such as fundamental rights, data protection – biometrics, among others – would be common to other sectors. In the area of autonomous vehicles, these general problems would therefore be combined with other issues relating to specific liability in the event of damage. But, in addition, as technical advances are consolidated, car manufacturers will adapt them to the required safety or control standards. Similarly, insurance companies will first have to analyse the changes in the risk to be covered, with the necessary economic and legal adaptation. One thing is clear: these interrelated subjects and new perspectives evoke a field that is still “under construction”.

**PALABRAS CLAVE:** Vehículos autónomos o automatizados, Inteligencia artificial, Propuesta de Reglamento europeo sobre inteligencia artificial, Responsabilidad civil por daños, Seguro obligatorio de vehículos automóviles.

**KEYWORDS:** Autonomous or automated vehicles, Artificial intelligence, Proposal for a regulation of the european parliament and of the council laying down harmonised rules on artificial intelligence (artificial intelligence act), Liability for damages, Vehicle insurance.

**SUMARIO:** I. CONSIDERACIONES GENERALES Y PREVIAS. 1. *Propuesta de Reglamento europeo de inteligencia artificial.* 2. *Algunas cuestiones terminológicas y de homologación.* 3. *De la relativa novedad de esta materia.* II. RESPONSABILIDAD Y SEGURO. 1. *Primeros accidentes de vehículos automatizados o autónomos.* 2. *Régimen básico del seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles y las iniciativas posteriores en el ámbito UE.* 2.1. Régimen vigente. 2.2. Informe y Estudio del año 2018 sobre aproximación común en materia de responsabilidad y seguro (coches conectados y autónomos) y Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de octubre de 2020. A. Informe y Estudio del año 2018. B. Resolución del año 2020. 3. *TJUE reciente sobre seguros y la delimitación de qué haya de entenderse por "circulación de vehículos".* 3.1. STJUE de 20 de junio de 2019, Asunto C-100/18, Línea directa y STS de 17 de diciembre de 2019. 3.2. STJUE (Sala Sexta) de 15 de noviembre de 2018, Asunto C-648/17, "BTA Baltic Insurance Company" AS, contra "Baltijas Apdrošināšanas Nams" AS. 3.3. STJUE (Sala Quinta) de 10 de junio de 2021, C923/19, Van Ameyde España, S. A., contra GES, Seguros y Reaseguros, S. A. III. ESTUDIO SOBRE RC EN INTELIGENCIA ARTIFICIAL "COMPARATIVE LAW STUDY ON CIVIL LIABILITY FOR ARTIFICIAL INTELLIGENCE" Y LA APROXIMACIÓN DEL RÉGIMEN EN REINO UNIDO "AUTOMATED AND ELECTRIC VEHICLES ACT 2018 (AEVA) UK". 1. *Informe sobre RC en IA.* 2. *Aproximación del régimen en Reino Unido "Automated and Electric Vehicles Act 2018 (AEVA) UK".* IV. CONSIDERACIONES FINALES. V. BIBLIOGRAFÍA Y OTROS TEXTOS. 1. *Otros textos.*

## I. CONSIDERACIONES GENERALES Y PREVIAS

### 1. PROPUESTA DE REGLAMENTO EUROPEO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL

El título de este trabajo sugiere temáticas muy amplias, diferenciadas entre sí, pero que sin duda han de conectarse al descender sobre uno de los problemas que se suscitan en relación con la Inteligencia Artificial (IA), como ámbito más amplio que acoge la aplicación específica de la tecnología a un sector concreto. IA que –habiéndose sido aproximada por la doctrina comparada<sup>1</sup> en diferentes aspectos, legislativos, desde su interconexión con los derechos fundamentales o su aproximación internacional– ha recibido finalmente una atención clara en el Derecho de la UE. En concreto,

1. VVAA, *Research Handbook on the Law of Artificial Intelligence*, WOODROW, B. y PAGALLO, U. (eds.), EDWARD ELGAR Pub., 2018, 736. Pgs; VVAA, *Regulating Artificial Intelligence*, WISCHMEYER, T., RADEMACHER, T. (eds.), Springer, 2020 (la relevancia de esta publicación es que conecta la IA con distintos sectores y aspectos legales). Desde la perspectiva de Convenios internacionales, SINGER, T., *Dehumanisierung der Kriegführung: Herausforderungen für das Völkerrecht und die Frage nach der Notwendigkeit menschlicher Kontrolle*, Springer, 2019.

téngase en cuenta la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial<sup>2</sup>. En esta Propuesta se establecen en efecto normas armonizadas para el desarrollo, la comercialización y el uso de sistemas de inteligencia artificial en la Unión.

Contrasta la Propuesta de la UE con el enfoque en Reino Unido que apuesta por una estrategia de aproximación futura a la materia, publicada en el mes de septiembre de 2021 bajo la denominación de Estrategia Nacional de Inteligencia Artificial<sup>3</sup>. En comparación, puede afirmarse que, en gran medida, el texto inglés ofrece una agenda política a diez años vista, aunque también en su contenido se encuentran un enfoque, bajo la idea de “gobernanza de IA de manera efectiva” que contiene implicaciones de índole jurídica. En cambio, la Propuesta de la UE supone más claramente un acto legislativo.

Uno de los aspectos a destacar de la Propuesta de la UE sería -sin duda- la delimitación de una única definición de IA («Sistema de inteligencia artificial (sistema de IA)»: el *software* que se desarrolla empleando una o varias de las técnicas y estrategias que figuran en el anexo I y que puede, para un conjunto determinado de objetivos definidos por seres humanos, generar información de salida como contenidos, predicciones, recomendaciones o decisiones que influyan en los entornos con los que interactúa.), así como también la prohibición de determinadas prácticas de IA particularmente nocivas por contravenir los valores de la Unión, mientras que también se proponen restricciones y salvaguardias específicas en relación con determinados usos de los sistemas de identificación biométrica remota con fines policiales.

Ha de considerarse que se establece en esa Propuesta de Reglamento una metodología de riesgo para definir sistemas de IA de “alto riesgo” que lo sean de forma significativa para la salud y seguridad o los derechos fundamentales. Pero, también, ha de mencionarse –de entrada– la matización contenida en la Exposición, en la que se expresa la no aplicación “directamente” a los sistemas de IA de alto riesgo asociados a productos cubiertos por la legislación “de antiguo enfoque” pertinente. Y, en particular, se citan entre paréntesis, textualmente “p. ej. Aviación o automóviles”, añadiendo a continuación que “no obstante, cuando se apruebe legislación de aplicación o delegada en virtud de dichos actos legislativos, se deberán tener en cuenta los requisitos esenciales”.

Un primer problema que se presenta, por tanto, en relación con la temática aquí planteada sería, al menos a la luz de esos matices expuestos en la propia “Ley de IA”, la delimitación de las normas de aplicación al

2. “Ley de Inteligencia Artificial”: Bruselas, 21.4.2021, COM (2021) 206 final.

3. <https://www.gov.uk/government/publications/national-ai-strategy>. Consultada el 6 de enero 2022.

sector concreto. En todo caso, cabe vislumbrar que los vehículos autónomos con sistemas de IA recopilan datos de desplazamientos, podrán –en función de la tecnología concreta– recopilar datos biométricos, entre otras de las cuestiones que suponen una clara interconexión con la problemática general que la Propuesta de Reglamento persigue armonizar.

## 2. ALGUNAS CUESTIONES TERMINOLÓGICAS Y DE HOMOLOGACIÓN

Descendiendo a la interrelación entre el uso de sistemas inteligentes y la conducción de vehículos, parece que también ha de hacerse una alusión a la aproximación terminológica. Así, conviene apuntar que el término “vehículo autónomo” puede ser sustituido por vehículo automatizado, por ejemplo, pero también en otros ámbitos u ordenamientos se ha preferido aludir no al vehículo sino a la conducción en sí o a la ausencia de conductor (conducción automatizada, vehículo sin conductor). Estas diferencias terminológicas pueden ir conectadas con una reinterpretación de los paradigmas jurídicos, pero del mismo modo cabe desvincular el aspecto terminológico de la solución legal concreta que quiera darse a la responsabilidad en caso de daño causado por un vehículo sin conductor o un vehículo autónomo (obsérvese que incluso se denominan en inglés “*self driving cars*” aludiendo a la independencia de la tecnología).

Parece claro que sí que debería ser relevante una distinción específica: cuándo se está ante una conducción autónoma totalmente y cuándo se está ante una conducción asistida por uno o varios sistemas inteligentes. Esta distinción habría de tener relevancia en el plano jurídico a la hora de discernir la responsabilidad, en el caso de un evento dañoso.

Esas observaciones terminológicas se conectan a su vez con otra norma europea: el Reglamento europeo 2019/2144 (cuyo cumplimiento será exigible a partir de 2022), relativo a los requisitos de homologación de vehículos y de sus unidades y componentes<sup>4</sup>. Este Reglamento, relativo al sector de la automoción, pone el acento en la conciliación de la tecnología con la utilización no deseable de información biométrica, así como con los parámetros de seguridad<sup>5</sup>. En el texto de este Reglamento se expone que los

4. DOUE, 16.12.2019, L 325/1.

5. Cfr. en ese sentido la Exposición de Motivos: EM (10) Los sistemas avanzados de frenado de emergencia, los asistentes de velocidad inteligentes, los sistemas de emergencia de mantenimiento del carril, los sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, los sistemas avanzados de advertencia de distracciones del conductor y el detector de marcha atrás son sistemas de seguridad que tienen un elevado potencial de reducción de las cifras de víctimas de accidentes. Además, algunos de estos sistemas de seguridad constituyen la base de tecnologías que también se utilizarán en la implantación de vehículos automatizados. Cualquiera de estos sistemas de seguridad debe funcionar sin utilizar ningún tipo de información biométrica sobre conductores o pasajeros, incluidos los de reconocimiento facial. Por consiguiente, deben establecerse normas armonizadas y procedimientos de ensayo para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a dichos sistemas y para

vehículos automatizados van a asumir gradualmente las tareas del conductor, debiéndose adoptar entonces –a escala de la UE– normas y requisitos técnicos armonizados, incluidos los relativos a garantías de seguridad verificables para la toma de decisiones por vehículos automatizados, a la vez que se respeta el principio de neutralidad tecnológica. Esto es, la evolución tecnológica ha de ir de la mano de la reglamentación jurídica referida a la homologación<sup>6</sup>. De hecho, dentro del sector se encuentran categorías por niveles (nivel 4 y 5, las que tienen mayor automatización) según se trate de vehículos automatizados o vehículos totalmente automatizados.

Sobre esa normativa técnica, se promulga posteriormente el Reglamento delegado (UE) 2021/1341 de la Comisión de 23 de abril de 2021 que se refiere a los procedimientos de ensayo para la implementación de asistentes de velocidad<sup>7</sup>. En este texto se prevén distintos sistemas de asistencia de velocidad inteligentes. Y, por otra parte, en palabras de la propia Comisión, actualmente, no existen pruebas concluyentes sobre cuál de las distintas propuestas será significativamente más eficaz o menos molesta en las condiciones reales de conducción; sino que las evidencias actualmente disponibles únicamente reflejan los resultados de pruebas de simulación en entornos controlados. En este sentido, el Reglamento establece que la eficacia y la fiabilidad de los distintos sistemas deberá evaluarse una vez se haya comercializado un número suficiente de vehículos de motor equipados con dichos sistemas y se disponga de la correspondiente experiencia en situaciones reales de conducción. La Comisión establece la necesidad de que dicha evaluación se realice lo antes posible (no más tarde de 31 de diciembre de 2025) y, en su caso, se modifiquen, sobre la base de la información proporcionada por los fabricantes de vehículos y las autoridades de homologación de los Estados miembros.

### 3. DE LA RELATIVA NOVEDAD DE ESTA MATERIA

Es cierto, por otra parte, que el tema de esta aproximación no es completamente nuevo, pues medios de transporte sin conductor existen desde hace bastante tiempo (más aún, con cierta asistencia en la conducción). Piénsese por ejemplo en los trenes que conectan las terminales de

---

la homologación de tipo de tales sistemas como unidades técnicas independientes a escala de la Unión. El progreso tecnológico de esos sistemas debe tenerse en cuenta en cada evaluación de la legislación vigente a fin de que esta tenga aplicabilidad en un futuro, y a la vez se atenga estrictamente a los principios de respeto de la intimidad y de protección de datos, y a fin de reducir o eliminar accidentes y lesiones en el transporte por carretera. Es también preciso garantizar que estos sistemas puedan utilizarse de forma segura durante todo el ciclo de vida del vehículo.

6. *Cfr.* Considerando 23.

7. También referido a los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que respecta a sus sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, y por el que se modifica el anexo II de dicho Reglamento (DO L 292, 16.8.2021, p. 4).

aeropuertos. Es cierto además que en los vehículos actuales existen cada vez más funciones que se hacen de forma semiautónoma, como el asistente de aparcamiento, por citar uno muy conocido.

Por estas razones, conviene reconducir la temática a algunos aspectos más concretos, que cabe aquí solo delinear. Y preguntar en qué medida puede influir la autonomía de un vehículo en el seguro; pregunta de sumo interés para las compañías aseguradoras, que pueden plantear en un primer momento el tema aludiendo a la condición de pasajeros de todos los ocupantes, incluido el propietario tomador del contrato.

De hecho, desde la perspectiva de las compañías aseguradoras cabe suponer que la problemática girará en torno al nuevo modelo de conducción cuando esté implantado totalmente o, al menos, de forma más generalizada. Anuncian en ese sentido los pronósticos de los operadores del sector que esos seguros de coche autónomo deberán tener en cuenta tanto la reducción de siniestros como las posibles modificaciones de responsabilidad civil. Así mismo, puede entonces considerarse qué modificaciones se producirían respecto de la figura actual del conductor en relación con el seguro, así como en caso de accidente, si debiera ser bien el fabricante del vehículo o bien el de los equipos tecnológicos (software, “gps”, etc.) quienes respondan sobre el accidente o concurran en la responsabilidad. No cabe duda de que analizar las circunstancias del siniestro seguirán siendo claves para determinar la responsabilidad, en tanto que puede que el propietario del vehículo haya intervenido o no en la conducción.

En nuestro ordenamiento, cabe señalarse –por otra parte– la existencia desde el año 2015 de una Instrucción de la DGT. Se trata de la Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015, que en virtud de lo dispuesto por el art. 47 del Reglamento General de Vehículos posibilita que la DGT pueda conceder “autorizaciones especiales” para la realización de pruebas o ensayos de investigación extraordinarios. Pueden solicitarla; (a) fabricantes de vehículos autónomos, (b) sus fabricantes de segunda fase y (c) los laboratorios oficiales.

A los efectos de dicha Instrucción se define un vehículo autónomo como: “todo vehículo con capacidad motriz equipada con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal”. Por modo autónomo se entiende la “modalidad de conducción consistente en el manejo o conducción del vehículo autónomo sin control activo del conductor cuando su tecnología autónoma está activada”, mientras que en el modo convencional esa tecnología autónoma está desactivada y su conducción o manejo exige el control activo del vehículo por un conductor.

Parece claro que esta normativa no constituye un régimen sobre esta materia, siendo únicamente una posibilidad de solicitud de autorizaciones

excepcionales para la realización de pruebas, que estarán sometidas siempre a la previa autorización de la DGT.

Aún más, se considera que los avances tecnológicos harían que entren en juego otros factores, como el paso a vehículos no solo automatizados, sino conectados (5G y con conexión a otros vehículos), siendo que por el momento la realidad se está quedando en la práctica en la conducción en entornos cerrados y concretos.

## II. RESPONSABILIDAD Y SEGURO

### 1. PRIMEROS ACCIDENTES DE VEHÍCULOS AUTOMATIZADOS O AUTÓNOMOS

En junio de 2016 se conoció el primer accidente mortal en Estados Unidos de un vehículo “autónomo”, integrado con la función denominada “autopilot”. Técnicamente no se podía hablar en ese momento de un coche totalmente autónomo (esto es, que se condujera sin el control activo del conductor, sustituyéndolo completamente), sino de un sistema de “conducción asistida” (más desarrollado que los convencionales). También es cierto que, dependiendo de la actuación del conductor del otro coche implicado, podríamos hablar de concurrencia de la responsabilidad de este último.

El comunicado realizado desde la conocida marca del vehículo, poco después del accidente, exponía que su “*autopilot*” (piloto automático) era una tecnología nueva en “fase beta”, y que se trataba de una “función de asistencia” que requería su activación por el conductor, y que éste continuase, en todo momento, con las manos sobre el volante y mantuviese el control –y “responsabilidad”– del vehículo. En aquel accidente, según la información publicada en distintos medios: (1) el conductor había activado el modo “*autopilot*” y (2) se encontraba viendo una película en el momento de la colisión. Ha de tenerse en cuenta que, en este supuesto, las circunstancias parecían indicar que el citado piloto automático falló, al no detectar un camión contra el que acabó colisionando, no habiéndose accionado en ningún momento los sistemas de frenado automático del vehículo. La línea de defensa del fabricante del vehículo persiguió demostrar: que, al no existir un verdadero sistema de conducción autónomo, el conductor del vehículo seguía siendo el responsable de controlar en mayor o menor medida algunos aspectos de la conducción (en tanto que no todos se delegaban al piloto automático). Es decir, en todo caso, continuaría siendo siempre el responsable de supervisar la conducción del vehículo.

Por otra parte, en EEUU, se publican anualmente estadísticas de accidentes mortales de esos vehículos<sup>8</sup>, a la vez que se ha ido poniendo de

8. Posteriores accidentes: “Tesla Deaths Total as of 2/12/2021: 218. Tesla Autopilot Deaths Count: 10” (Fuente: <https://www.tesladeaths.com/>) 2013-2021. Última consulta a 6 de enero de 2022.

manifiesto que los avances en tecnología requieren de un tiempo de adecuación, en cuanto a la homologación dentro del sector de automoción a la par del avance en el ámbito legal.

Ante estas primeras dificultades en la práctica, en Europa, el debate surge, en otros términos: se han publicado estudios o informes sobre la responsabilidad cuando concurre la IA, así como se están produciendo iniciativas de homologación o de regulación general de IA –como se ha visto anteriormente– y otras específicas o más cercanas al tema concreto abordado.

## 2. RÉGIMEN BÁSICO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL QUE RESULTA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES Y LAS INICIATIVAS POSTERIORES EN EL ÁMBITO UE

### 2.1. Régimen vigente

Como es sabido, dentro de los seguros obligatorios, el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor<sup>9</sup> se regula en nuestro país mediante el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, así como por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. La finalidad fundamental de estas normas viene constituida por la protección de los terceros perjudicados en los accidentes de circulación, de ahí que el propietario del vehículo haya de suscribir un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad del conductor de vehículos a motor respecto de los daños que se ocasionen a personas o bienes y con motivo de la circulación. Así pues, en el caso de España, nuestra legislación considera que el conductor del vehículo es responsable, en virtud del “riesgo creado por la conducción”, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la conducción<sup>10</sup>. De forma extraordinariamente sintética, sin entrar en los numerosos e importantes matices que en esta materia concreta del seguro

9. V. por todos: VEIGA COPO, A., *Tratado del Contrato de Seguro*, Tomo II, 4.ª ed., Aranzadi, 2016, pp. 484 y ss.

10. Art. 1 Texto Refundido: “El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y ss. del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley”.



obligatorio se dan (piénsese en el caso de colisiones recíprocas sin culpa probada de ninguno, STS 294/2019, de 27 de mayo (RJ 2019, 2146), por ejemplo<sup>11</sup>), el seguro cubre la responsabilidad del conductor del vehículo, considerada responsabilidad cuasi objetiva en cuanto a los daños a las personas, basada en el riesgo creado por la conducción del vehículo<sup>12</sup>, pudiéndose exonerar el conductor solo si se prueba que los daños se debieron únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. Para el caso de daños en los bienes respondería el conductor conforme a una responsabilidad según las normas generales de responsabilidad extracontractual<sup>13</sup>.

Las normas vigentes no prevén específicamente el supuesto de un accidente provocado por un coche autónomo, donde el conductor no tuviera ninguna intervención activa ni obligación de supervisar la conducción<sup>14</sup>. Podría pensarse –como opción– que el propietario del vehículo respondiera de los daños causados (posibilidad que se prevé respecto al coche no autónomo en cuanto a la obligatoriedad de suscribir el seguro), además de la posible responsabilidad del fabricante por fallos en el diseño de los sistemas de conducción, pero este planteamiento abriría sin duda nuevos interrogantes cuando se trate de sistemas inteligentes de mayor o menor complejidad. De hecho, se plantea si en todos los aspectos puede o no trasladarse la aproximación tradicional a la responsabilidad civil cuando ésta se deriva de la intervención de una inteligencia autónoma totalmente.

En todo caso, en la regulación vigente, resulta fundamental la figura del “conductor”, así como existen dos conceptos clave como son: el de “vehículo a motor”, como instrumento generador del eventual daño, y el de “hecho de la circulación”, como ámbito.

Como también es –por otra parte– conocido, el régimen español obedece a la incorporación a nuestro ordenamiento de las normas europeas<sup>15</sup> sobre la materia (Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009<sup>16</sup>). Las normas europeas, contenidas

11. BLÁZQUEZ MARTÍN, R., “Pronunciamientos de la Sala Primera del Tribunal Supremo sobre seguros obligatorios”, *Diario La Ley*, N.º 9546, 2020, p. 1 y ss.
12. SÁNCHEZ CALERO, F., Instituciones, Vol. II, 36.ª ed., 2013, pp. 546 y ss: se refiere a “cuasi-objetiva”.
13. REGLERO CAMPOS, L. F., Tratado de Responsabilidad Civil, Tomo II, 4.ª ed., 2008, pp. 54 y ss, esp. p. 96.
14. V. por todos: ZORNOZA SOMOLINOS, A., *Vehículos automatizados y seguro obligatorio de automóviles. Estudio Derecho comparado*, Dykinson, 2021.
15. Además de otros aspectos a considerar: BATALLER GRAU, J., “Principios de Derecho europeo del contrato de seguro (PEICL): un paso importante hacia la integración de los mercados nacionales de seguros en la Unión Europea”, *Revista española de seguros: Publicación doctrinal de Derecho y Economía de los Seguros privados*, N.º. 132, 2007, págs. 497-498.
16. Relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 263 de 7.10.2009, p. 11).

en las Directivas sobre la materia, no determinaban evidentemente la naturaleza de la responsabilidad que subyace, ni los criterios de imputación de la responsabilidad automovilística, siendo así que los Estados miembros incorporaron el marco europeo con diferentes aproximaciones y/o ámbitos de aseguramiento<sup>17</sup>. De ahí, que ante el TJUE se hayan ido planteando cuestiones prejudiciales para aclarar la interpretación de las normas, en referencia al concepto de circulación de vehículos o en relación con exclusiones concretas de las normas nacionales<sup>18</sup>, por poner un ejemplo reciente, además de las Sentencias que se destacan a continuación (*infra* 3) de las que pueden extraerse algunas conclusiones a los efectos que aquí interesan, en cuanto que indican el grueso de problemas, así como una panorámica que permita delinear las perspectivas futuras.

Téngase en cuenta además que, a nivel de la UE, en el año 2021, se promulga la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, que habrá de ser incorporada a los ordenamientos nacionales a más tardar el 23 de diciembre de 2023. Previo estudio del papel de la Directiva del año 2009 se observaba que, en su gran mayoría, la función y finalidad habían resultado cumplidas, no debiendo ser modificada más allá de algunos aspectos. En concreto, la indemnización de los perjudicados como consecuencia de accidentes en caso de insolvencia de la entidad aseguradora de que se trate, los importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro, los controles del seguro de los vehículos por parte de los Estados miembros y el uso de las certificaciones de antecedentes siniestral de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora. Además de estos cuatro ámbitos, también se habían identificado otros en los que sería conveniente aportar modificaciones: los vehículos expedidos, los accidentes en que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo, las herramientas independientes de comparación de precios de seguros de vehículos automóviles, los organismos de información y la información a los perjudicados. Junto con estas modificaciones se mejoran otros aspectos terminológicos: sustituyendo el término “víctima”, que en dicha Directiva se utiliza como sinónimo de “perjudicado”, por el término “perjudicado”.

Con todo, aun cuando el mercado de vehículos ha variado considerablemente desde año 2009 al 2021, se sigue mostrando interés en definir el término “vehículo” en lo que respecta a la impulsión eléctrica o los equipos

17. Sobre alguna de las exclusiones, v: SANCHO ALONSO, M., “Problemática de la exclusión del seguro obligatorio por hechos de la circulación en puertos y aeropuertos”, *Revista Acta Judicial* n.º 1, enero 2018, pp. 89-113.

18. STJUE 20 de diciembre de 2017, C334/16, José Luis Núñez Torreiro y AIG Europe Limited, Sucursal en España, anteriormente Chartis Europe Limited, Sucursal en España, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa).

auxiliares, sin referirse a aspectos más avanzados como los aquí analizados. Del mismo modo, se sigue incidiendo en el nuevo texto sobre la delimitación del concepto de “circulación de vehículos” por referencia a algunas resoluciones del TJUE<sup>19</sup>, conforme a las que el Tribunal ha aclarado que los vehículos automóviles están destinados normalmente a servir como medio de transporte, con independencia de las características del vehículo, y que la circulación de tales vehículos comprende toda utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual de medio de transporte, con independencia del terreno en el que se utilice y de si está parado o en movimiento.

En suma: (i) no existe en la regulación actual una consideración de en qué medida la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos autónomos o automatizados requiere de una aproximación diferente a la que existe en relación con los vehículos a motor convencionales, pudiéndose observar la dirección apuntada en la Resolución del Parlamento de la UE del año 2020, así como en otros textos del año 2018 (*vid. infra* 2.2.); (ii) en la última Directiva promulgada se incide en otros aspectos que, si bien habían planteado problemas en la práctica, no suponen una modificación radical del régimen anterior; y (iii) el papel del TJUE a la hora de resolver el alcance del ámbito de las normas de la UE sigue siendo de relieve. De hecho, merecen ser destacadas (*vid. infra* 3) algunas otras resoluciones recientes del TJUE que pudieran ser consideradas de cara a los nuevos problemas que planteen los automóviles autónomos o automatizados.

## 2.2. Informe y Estudio del año 2018 sobre aproximación común en materia de responsabilidad y seguro (coches conectados y autónomos) y Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de octubre de 2020

### A. Informe y Estudio del año 2018

En el año 2018, se hizo público, por una parte, un Informe de 5 de diciembre de 2018 de la Comisión de Transportes y Turismo sobre la conducción autónoma en los transportes europeos<sup>20</sup>, por el que se hace una propuesta de Resolución, de la que merecen ser destacadas dos reflexiones. En la primera, se señala que las normas vigentes en materia de responsabilidad, la Directiva 85/374/CEE de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos y la Directiva 2009/103/CE sobre el seguro obligatorio de los automóviles no fueron diseñadas para dar respuesta a los retos que plantea el uso de vehículos autónomos y subraya que cada vez hay más pruebas de que el actual marco, especialmente con respecto a la responsabilidad, las pólizas de seguro, el registro y la protección de los datos personales, que ponen de manifiesto que ya “no será suficiente

19. STJUE de 4 de diciembre de 2014, Vnuk, C-162/13; de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16 y 20 de diciembre de 2017, Torreiro, C-334/16.

20. [2018/2089(INI)].

ni adecuado cuando haya que hacer frente a los nuevos riesgos derivados del aumento de la automatización, la conectividad y la complejidad de los vehículos”. En la segunda, se pone de manifiesto la necesidad de aclarar quién debe asumir la responsabilidad en caso de accidente de un vehículo completamente autónomo y, para el caso de que sea posible pasar de plena autonomía a parcial, resulta necesario poder determinar de manera inequívoca quién es el culpable en cada caso. En este sentido, también se expone que si se propusiera un traspaso de responsabilidad al productor para el supuesto de accidente derivado de problemas técnicos (basado en el riesgo de la comercialización en sí y no derivado de la responsabilidad), ese traspaso podría compensarse con obligaciones para los propietarios y/o obligaciones de instrucción por parte de los conductores.

Pero, más relevante que ese informe, se destaca ahora –al ser más específica– una aproximación común en materia de responsabilidad y seguro respecto de coches conectados y autónomos<sup>21</sup>. Este otro Estudio de 2018 pone el énfasis en el cambio de modelo basado en dos tendencias: se pasaría de un vehículo conducido por personas a un vehículo primero asistido y finalmente puede ser totalmente dirigido por sistemas de IA, así como se pasaría de un modelo de propiedad del vehículo a uso o propiedad compartidos.

Se expone cómo hasta esa fecha la asignación de riesgos en relación con el uso de vehículos de motor estaría regulada por dos textos de la UE que rigen las normas de responsabilidad (antes igualmente citadas en el Informe arriba referido): la Directiva de seguros de automóviles (2009/103/EC) y la Directiva de responsabilidad por productos defectuosos (85/374/EEC)<sup>22</sup>. Así mismo, el sistema de asignación de riesgos relacionados con los vehículos de motor de la UE se valora positivamente, así como se considera que podría modificarse para adaptarse a la introducción de vehículos autónomos en el mercado. Ahora bien, se destacan algunos de los potenciales riesgos que se añadirían con el uso masivo de IA aplicada a los vehículos: riesgos relacionados con el fallo del software operativo que permite que un vehículo autónomo funcione, riesgos relacionados con fallos de conectividad a la red, riesgos relacionados con piratería informática o delitos cibernéticos, añadidos a los potenciales riesgos o factores externos relacionados con la propia programación.

En este estudio se ofrecen cuatro alternativas regulatorias: la primera supondría mantener el régimen actual; la segunda consistiría en optar por la modificación de la Directiva de responsabilidad por productos defectuosos;

21. EVAS, T., “A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles”, *European Added Value Assessment, accompanying European Parliament Legislative initiative* (rapporteur Maddy Delvaux), febrero de 2018.

22. Sobre ella también se hace público en el año 2018 un Estudio: “Evaluation of Council Directive 85/374/EEC on the approximation of laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products”.

o bien, por la modificación de la Directiva sobre seguros de automóviles; y, por último, se valora la introducción de una nueva regulación con el establecimiento de un marco de seguro “sin culpa” para los daños resultantes de los vehículos autónomos. Se realiza una evaluación comparativa de estas opciones de política aplicando siete criterios cualitativos: seguridad jurídica, carga potencial de litigio, impacto en la innovación, impacto en el nivel de protección del consumidor, aceptación política, grado de intervención regulatoria necesaria y grado de dependencia del derecho indicativo. Sobre esta base, se argumenta que la opción cuarta (nueva legislación de la UE y marco de seguros) es preferible ya que tiene el mayor potencial de las cuatro opciones de política para abordar tres conjuntos de problemas pendientes –nuevos– así como las posibles lagunas identificadas a partir del análisis legal comparativo.

#### B. Resolución del año 2020

En el año 2020, se publica la Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de octubre de 2020, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre un régimen de responsabilidad civil en materia de inteligencia artificial [2020/2014(INL)]<sup>23</sup>. Esta Resolución se enmarca entre las otras iniciativas que en la UE se han ido adoptando, pero cabe ser destacada porque se contienen algunas alusiones conectadas con el seguro.

Esta Propuesta distingue entre los sistemas de IA de alto riesgo definidos legalmente (art. 4) y otros sistemas de IA que implican un riesgo menor (art. 8). Para los sistemas de IA de alto riesgo, se introduciría un conjunto independiente de normas sustantivas que prevean la responsabilidad objetiva del “operador” del sistema (art. 4). Otras disposiciones se refieren al importe de la indemnización (art. 5), el alcance de la indemnización (art. 6) y el plazo de prescripción (art. 7). El ámbito de aplicación desde el punto de vista de la delimitación territorial de estas normas autónomas sobre responsabilidad objetiva para los sistemas de IA de alto riesgo vendría determinado por el artículo 2. Conviene advertir que este artículo 2, en tanto que supondría una norma de derecho internacional privado, ha sido criticado al entenderse que supone un paso atrás respecto del Reglamento Roma II<sup>24</sup>.

El “productor” puede resultar responsable de determinados daños, si bien aquí entraría en juego la actual regulación referida a la responsabilidad

23. V: ÁLVAREZ OLALLA, P., “Propuesta de Reglamento en materia de responsabilidad civil por el uso de inteligencia artificial, del parlamento europeo, de 20 de octubre de 2020”, *Revista CESCO*, N.º 37/2021; ZORNOZA SOMOLINOS, A., “Breves apuntes a la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo sobre responsabilidad civil en materia de Inteligencia Artificial”, *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad (REDS)*, núm. 17, Época II, Julio - Diciembre, 2020, págs. 95-101.

24. VON HEIN, J., “Forward to the Past: A Critical Note on the European Parliament’s Approach to Artificial Intelligence in Private International Law”, October 22, 2020, *Conflicts of Law. Net*.

por productos defectuosos, sobre cuya aplicación se publicó un Informe en el año 2018, en el que se ponía de manifiesto la adecuación o no a los dispositivos autónomos o aspectos relativos a la ciberseguridad<sup>25</sup>.

Por otra parte, se dibuja en la Resolución la figura del “operador” (inicial o final) como responsable, con base en que quien crea o mantiene un riesgo para el público; esto es, quien controla el riesgo asociado a un sistema de IA sería el responsable para el caso de que se produzcan daños. Se equipararía así la responsabilidad del operador a la del propietario de un coche. Ahora bien, de inmediato surgen nuevas incógnitas vinculadas a quién habría de ser considerado “operador” cuando el sistema de inteligencia es mayor, cuando la influencia del algoritmo en el funcionamiento del sistema supone una implicación técnica de quien controla el riesgo “en remoto”, entre otros. Parece, en efecto, que los sistemas de inteligencia en tanto que graduables imponen que siga siendo fundamental evaluar el caso concreto<sup>26</sup>.

Con carácter general, se distingue una responsabilidad objetiva para los operadores de sistemas de “alto riesgo” y una responsabilidad subjetiva para los que no son de alto riesgo. Concurrirían además otros regímenes de responsabilidad, contractual o derivada del régimen de productos defectuosos o de otro tipo.

Para los supuestos de alto riesgo, se exponen los daños indemnizables, así como la obligatoriedad de suscripción de un seguro, pudiendo el “operador inicial” optar entre un seguro de RC de productos defectuosos o el aquí propuesto. Para los otros sistemas se propone una responsabilidad por culpa, general, aunque configurada con inversión de la carga de la prueba (“cuasi-objetiva”).

Se contienen además disposiciones referidas a la culpa concurrente de la víctima, responsabilidades solidarias y acciones de regreso.

### 3. TJUE RECIENTE SOBRE SEGUROS Y LA DELIMITACIÓN DE QUÉ HAYA DE ENTENDERSE POR “CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS”

Cabe considerar que la delimitación del concepto de “circulación de vehículos” en el ámbito del seguro de automóviles puede ser atendida de

25. Bruselas, 7.5.2018 COM(2018) 246 final INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO Y AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO sobre la aplicación de la Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos (85/374/CEE) {SWD(2018) 157 final} - {SWD(2018) 158 final}.

26. QUARTA, E., TREZZA, R., “Coche sin conductor o ley sin conductor: ¿qué dirección tomará la ley para evitar los accidentes sistemáticos?”, *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, ISSN 1889-1810, N.º. 28, 2021, pp. 221-244.

cara a nuevas situaciones que en este ámbito se puedan producir en relación con la mayor o menor autonomía en la conducción. Así mismo, se aprecian ciertos paralelismos en la concurrencia de responsabilidad o la discusión en torno a quién ha de responder en caso de daños que permiten correlacionar lo analizado por estas Sentencias con la temática de este trabajo.

### 3.1. STJUE de 20 de junio de 2019, Asunto C-100/18, Línea directa y STS de 17 de diciembre de 2019

En primer lugar, se trae a colación la SJUE de 20 de junio de 2019, Asunto C-100/18, Línea Directa Aseguradora, S.A. contra Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros. En este Asunto se da la particularidad de concurrir circunstancias específicas fácticas que llevaron al planteamiento de la cuestión prejudicial. En concreto, el propietario de un coche nuevo lo aparcó en un garaje privado, al día siguiente, arrancó el motor del coche, sin llegar a moverlo. Más tarde, avanzada la noche, el circuito eléctrico del vehículo originó el incendio de éste; fuego que causó daños en el inmueble en el que estaba aparcado. Y, de forma resumida, se puede considerar que lo que se suscitaba ante el órgano jurisdiccional remitente consistía en determinar si los daños causados al inmueble debían estar cubiertos por la póliza de seguros del automóvil (seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles suscrito por el propietario del coche) o por la póliza de seguro del hogar (seguro de responsabilidad civil suscrito por el propietario del inmueble). El Asunto debía tener en consideración la Directiva de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de responsabilidad civil por daños derivados de la circulación de vehículos, que había armonizado la materia, declarando en su artículo 3 la circulación de vehículos como ámbito de aplicación.

La relevancia de esta sentencia proviene del hecho de que el TJUE entendió en esta ocasión que el concepto “circulación de vehículos” abarca “cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual”, que es la derivada de su aptitud para servir como medio de transporte o traslado, y ahí entraría el estacionamiento entre desplazamientos, y no sólo la parada en el transcurso de un desplazamiento. Resulta también de interés la afirmación referida a que en relación con abordar la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos este último concepto no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituiría un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse. Y, en ese sentido, el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública. De manera que el hecho de que el vehículo que haya intervenido en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no excluye, por sí solo, que el uso del vehículo en ese momento pueda estar comprendido en su

función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de "circulación de vehículos".

Este pronunciamiento del TJUE fue seguido de la STS de 17 de diciembre de 2019 en la que se indica que el incendio de un vehículo aparcado en las circunstancias señaladas también era, lato sensu, un hecho de la circulación, o al menos, debía ser así tenido por tal a los efectos de obligar a la compañía aseguradora del daño causado.

### **3.2. STJUE (Sala Sexta) de 15 de noviembre de 2018, Asunto C-648/17, "BTA Baltic Insurance Company" AS, contra "Baltijas Apdrošināšanas Nams" AS**

En esta ocasión, la petición de decisión prejudicial se planta por la Augstākā tiesa (Tribunal supremo de Letonia), en relación con el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles (Directiva 72/166/CEE, artículo 3, apartado 1) y nuevamente sobre el concepto de "circulación de vehículos". En concreto, se trataba de un accidente que implica a dos vehículos estacionados en un aparcamiento y se había producido un daño material causado a un vehículo por un pasajero del vehículo adyacente que abre la puerta de éste. En este supuesto, al igual que en el anterior, se concluye sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, lo siguiente: debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

### **3.3. STJUE (Sala Quinta) de 10 de junio de 2021, C923/19, Van Ameyde España, S. A., contra GES, Seguros y Reaseguros, S. A.**

En esta ocasión los hechos conducían a dilucidar en síntesis qué aseguradora debía pagar los daños materiales ocasionados a un semirremolque cuando, en primer lugar, este circulaba como parte de un vehículo articulado; en segundo lugar, la responsabilidad del vuelco del vehículo en su conjunto era aparentemente atribuible al conductor del camión tractor y, en tercer lugar, qué ocurre cuando los distintos elementos del vehículo articulado están asegurados por entidades diferentes.

El procedimiento prejudicial planteado por el TS versa nuevamente sobre el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, en relación con la Directiva 2009/103/CE (artículo 1, puntos 1 y 2 - Artículo 3, párrafos primero, segundo y último), respecto del concepto de "vehículo", la obligación de cobertura de los daños materiales y respecto de la interpretación de la normativa nacional



que excluye la cobertura de estos daños por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación.

El fallo del TJUE vino a decidir que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente.

De las Conclusiones del AG Bobeck en este Asunto cabe ser destacada la afirmación referida a lo que él consideraba que siempre fue la finalidad de esas normas, “garantizar un alto grado de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles y (como resultado) fomentar la libre circulación dentro de la Unión Europea”. Esa pretensión podría lograrse si se instaba a los Estados miembros a abstenerse de realizar controles sistemáticos del seguro de responsabilidad civil de aquellos vehículos que entrasen en su territorio desde otros Estados miembros, siendo la armonización una vía para garantizar un elevado nivel de protección a las posibles víctimas de accidentes de tráfico. En ese contexto, plantea el AG que de la finalidad y estructura de la Directiva se desprende que lo que en principio iba a ser objeto de armonización era la obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil que resultase de la circulación de vehículos. A este respecto, considera Bobeck que el objetivo de dicha Directiva no habría sido y seguiría sin ser el de emprender la armonización del modo en que ha de atribuirse la responsabilidad en casos concretos de accidentes de tráfico.

De esas reflexiones se siguen otras, que ponen de manifiesto que, en todo caso, se está ante cuestiones interrelacionadas, puesto que normalmente es en el marco de un caso concreto, que a menudo entraña la necesidad de determinar en quién recae la responsabilidad civil, en el que se pueden suscitar cuestiones estructurales más amplias sobre si existía, de entrada, la obligación de suscribir un seguro o si la legislación nacional o las pólizas de seguro en general cumplen otras exigencias establecidas por la Directiva.

En principio, serían desde luego cuestiones distintas. Una, la referida a la obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad –civil– derivada de la circulación de vehículos automóviles. Esta obligación es amplia y general, debe ser fijada *ex ante*, esto es, descansando sobre la base de criterios generales, objetivos, así como debe mantenerse en el tiempo. La otra cuestión, sería la referida a la apreciación de las circunstancias concretas de cada caso, de manera que deba valorarse si las circunstancias exactas en las que un vehículo haya ocasionado daños estarían o no cubiertas por una póliza de seguro determinada, así como valorar cómo habría de apreciarse la función del vehículo en el supuesto. Esta cuestión –según el AG– supondría adoptar una decisión sobre la responsabilidad, que habría de tomarse *ex post* en el contexto del accidente concreto.

### III. ESTUDIO SOBRE RC EN INTELIGENCIA ARTIFICIAL "COMPARATIVE LAW STUDY ON CIVIL LIABILITY FOR ARTIFICIAL INTELLIGENCE" Y LA APROXIMACIÓN DEL RÉGIMEN EN REINO UNIDO "AUTOMATED AND ELECTRIC VEHICLES ACT 2018 (AEVA) UK"

#### 1. INFORME SOBRE RC EN IA

El 5 de julio de 2021 se publica por la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea el Informe que se había encomendado para ofrecer una visión –aunque parcial– de los regímenes de Derecho de daños aplicables a la responsabilidad derivada de la inteligencia artificial (IA), dejando al margen las transposiciones internas nacionales de la Directiva referida a responsabilidad por productos. El informe expone aspectos clave de los ordenamientos seleccionados, no recogiendo una presentación exhaustiva de las leyes de todos los Estados miembros. Se toman tres casos como ejemplos y se completa con la aproximación jurídica de algunos Estados de EEUU. Los autores son Ernst Karner y Bernhard A. Koch, encargados de la primera parte del Estudio, relativa a los ordenamientos europeos, junto con Mark Geistfeld, que se ocupa de la segunda parte del Estudio relativa a EEUU.

En la presentación que se hace desde la página de las publicaciones de la UE se indica explícitamente que en el Informe se ponen de manifiesto las disparidades significativas entre los sistemas jurídicos europeos seleccionados que representan diferentes familias jurídicas, tomando como punto de partida el sistema germánico en atención a los autores del Informe.

Nótese que en este texto se exponen, a los efectos que aquí interesan, manifestaciones desde una perspectiva teórica, aunque siguiendo el método de exposición de casos, con una determinada terminología que no siempre –parece– sería trasladable a nuestro sistema, tal cual está expresada.

En los sistemas de responsabilidad “basada en la culpa” se considera –en el Informe– que para los supuestos de intervención de IA va a depender de si la parte perjudicada dispone también de otras vías de reclamación potencialmente más ventajosas, en particular cualquier responsabilidad estricta (basada en el riesgo) y/o el régimen europeo armonizado de responsabilidad por productos sin culpa (aunque este último no se estudia en el Informe, sino que se descarta). Esto queda especialmente claro en el contexto de los vehículos y el tráfico por carretera. Se considera en el Informe que la importancia de la responsabilidad basada en la culpa se reduce en gran medida en los casos de accidentes de tráfico en aquellas jurisdicciones en las que la parte perjudicada puede –como en Alemania y Austria– confiar en una responsabilidad global, sin culpa y basada en el riesgo para los vehículos de motor. Esto abarca a las víctimas de accidentes con motor y proporciona una compensación tanto por los daños personales como por los materiales. Sin embargo, es importante tener en cuenta que esta responsabilidad global basada en el riesgo no es idéntica en todos los ordenamientos europeos. De hecho, se indican algunas de las distintas

soluciones, como es el caso de: las disposiciones pertinentes basadas en el riesgo pueden proteger sólo a los agentes no motorizados (por ejemplo, en los Países Bajos), pueden quedar excluidas total o parcialmente en las colisiones entre vehículos (por ejemplo, en Grecia, Polonia y los Países Bajos), o prevén la indemnización sólo de los daños personales. En la medida en que no se apliquen estos regímenes de responsabilidad objetiva –especialmente en lo que respecta a los agentes motorizados y a los daños materiales–, la parte perjudicada se quedaría de nuevo con una reclamación basada en la culpa para los supuestos de accidentes.

Por lo tanto, cabe augurar que, en tanto que la responsabilidad objetiva basada en el riesgo suele estar regulada por leyes específicas, se aplicará la responsabilidad basada en la culpa a muchos sistemas de IA que quedan fuera del ámbito de aplicación inmediato de cualquier régimen legal determinado (dejando de lado la responsabilidad armonizada por productos, como se ha mencionado). Se concluye así que esta situación podría dar lugar a lagunas en la protección.

En el Informe se analiza también la perspectiva de qué ocurre en el caso de defectos –o errores– en la producción de los sistemas de IA. Aquí se considera que la responsabilidad basada en la culpa tiene una importancia limitada, en virtud de la responsabilidad armonizada para los productos introducida por la Directiva sobre productos.

En términos generales, la valoración de este Informe permite afirmar que resulta útil, parcialmente, en cuanto a que: (i) analiza algunos ordenamientos, aunque no todos y la aproximación que hace a nuestro ordenamiento es limitada; (ii) pone de manifiesto las disparidades significativas entre algunos sistemas jurídicos europeos y (iii) estudia específicamente el supuesto de los vehículos autónomos.

## 2. APROXIMACIÓN DEL RÉGIMEN EN REINO UNIDO “AUTOMATED AND ELECTRIC VEHICLES ACT 2018 (AEVA) UK”

En cuanto a la referencia a otros sistemas, ha de destacarse la legislación de Reino Unido (*Automated and Electric Vehicles Act 2018 (AEVA) UK*). La solución adoptada por la legislación inglesa consiste en haber introducido una solución desde la perspectiva del Seguro, específica, para las posibles lagunas en la protección de las víctimas lesionadas por los vehículos autónomos, no exenta de críticas<sup>27</sup>, aunque ya sometida a modificaciones. Según el artículo 2, párrafo 1 de la AEVA, el asegurador “responderá” (indemnizará) de los daños sufridos por el asegurado o cualquier otra persona como resultado de un accidente causado por un vehículo automatizado asegurado que se conduce a sí mismo, en una carretera u otro lugar

27. MARSON, J., FERRIS, K., DICKINSON, J., “The Automated and Electric Vehicles Act 2018 Part 1 and Beyond”, *A Critical Review, Statute Law Review*, volumen 41, número 3, octubre de 2020, pp. 395-416.

público en Gran Bretaña. De ese modo, el sector asegurador estaría obligado a indemnizar efectivamente a las víctimas como si éstas estuvieran sujetas a un régimen de responsabilidad objetiva. Además, con carácter general, no cabe una limitación o exclusión de esta cobertura.

Los daños indemnizables en virtud de este régimen legal incluirían la muerte, las lesiones personales y los daños materiales, pero no se extienden a los daños al propio vehículo automatizado, ni a la carga o a los bienes que estén bajo la custodia o el control del asegurado (art. 2, párrafo 3, AEVA). Por lo tanto, la regulación prioriza claramente la protección de los daños corporales y la protección de terceros, pero no se extiende a los bienes propios del asegurado o a los bienes confiados al asegurado para su transporte.

La aseguradora quedaría exenta de responder si el accidente se debe en su totalidad a la negligencia de la persona encargada del vehículo, “permitiendo que el vehículo comience a conducir por sí mismo cuando no era apropiado hacerlo” (art. 3, párrafo 2, de la AEVA). El régimen previsto para los aseguradores en virtud de la AEVA se entiende sin perjuicio de otras responsabilidades y la aseguradora podría en consecuencia repetir en esos casos.

En global podría afirmarse que no se alteraría mucho el sistema tradicional previo (al menos en teoría). El mecanismo del seguro se utilizaría para garantizar las indemnizaciones a las personas perjudicadas, pero los mecanismos ordinarios de la responsabilidad civil podrían a su vez operar para redistribuir las cargas.

En fecha muy reciente, el 26 de enero de 2022, se ha hecho público un informe conjunto de la Comisión normativa de Reino Unido, con la Comisión escocesa, sobre las nuevas directrices propuestas a fin de mejorar la regulación. En particular, en relación con la continua evolución y necesidad de actualizar las aproximaciones a los sistemas automatizados de mantenimiento de carril (ALKS). Al respecto, resulta destacable lo siguiente: (i) los usuarios de automóviles autónomos no deberían ser legalmente responsables de la seguridad vial; (ii) deberían clasificarse como “usuarios a cargo” en lugar de conductores y estarían exentos de responsabilidad por infracciones como la conducción peligrosa, exceder el límite de velocidad o pasar una luz roja. En estos últimos supuestos, los fabricantes de automóviles resultarían responsables. Sí que seguiría siendo obligatorio para el usuario la suscripción del seguro, verificar la carga o controlar que los menores utilicen las medidas de seguridad.

#### IV. CONSIDERACIONES FINALES

Desde el año 2018 a la actualidad se han seguido distintas iniciativas, informes o estudios promovidos desde la UE que se aproximan a algunos de los problemas específicos que se puedan dar en relación con los vehículos

autónomos, la responsabilidad en caso de daños y su aseguramiento. Parecen razonables algunas de las reflexiones recogidas en el Estudio del año 2021 referido a la RC y la IA en cuanto a las dificultades concretas que pueden producirse cuando existan esos daños para que los perjudicados se vean efectivamente resarcidos. Así, si bien existen al menos algunas responsabilidades estrictas en todas las jurisdicciones europeas basada en riesgos tradicionales, parece claro que, de momento, muchos sistemas de IA no encajarían totalmente en esos regímenes basados en el riesgo. De esa situación, parece concluirse que los perjudicados tendrán como opciones únicamente seguir la vía de reclamar indemnizaciones en base a la responsabilidad por culpa. Sin embargo, esta última se desencadena por la conducta humana y, por lo tanto, no sólo requiere que los perjudicados identifiquen dicha conducta como la causa de su daño, sino también que acrediten que fue culposa. Debido a la naturaleza de los sistemas de IA, al menos en cuanto a su funcionamiento inmediato, las actividades que preceden directamente al hecho del que resulta el daño no suelen estar iniciadas por el control humano. Por lo tanto, relacionar la última aportación de alguien de la esfera del demandado con el daño final podría resultar más difícil que en los casos tradicionales de responsabilidad por culpa. Los obstáculos procesales y sustantivos en la acreditación de la prueba de la causalidad, junto con las dificultades para identificar medidas adecuadas para evaluar la conducta humana concreta, pueden hacer que sea muy difícil para las víctimas o perjudicados de un sistema de IA obtener una indemnización conforme a los regímenes vigentes relativos a la RC.

Cabe pensar en un futuro nuevo enfoque de los seguros para el supuesto de vehículos autónomos o automatizados. En última instancia, podría entenderse que el enfoque tradicional de la responsabilidad civil de automóviles debería ceder el paso a una mayor cobertura de responsabilidad relacionada con el producto o lograr una cobertura híbrida. La pregunta que aún desafía la cobertura de automóviles convencionales de los vehículos autónomos es quién responde en caso de colisión. Si el vehículo se mantiene bajo el control del conductor, podría seguir manteniéndose la cobertura tradicional. Pero si, en cambio, se utilizase tecnología autónoma, la responsabilidad se trasladaría –en la medida que correspondiera– a la cobertura de responsabilidad del producto en manos de los fabricantes de equipos originales.

Parece razonable considerar que los problemas no son sólo de delimitación de la responsabilidad, sino también –y no parece que sea de una relevancia menor– el acceso a enormes cantidades de datos recopilados por los vehículos, que, si bien pueden ayudar a determinar las condiciones durante las colisiones y ser de relieve para las aseguradoras, habría de respetar –además– las normas de protección de datos. Otros riesgos de seguridad de la tecnología (fallos del “gps” o ciberataques) se añadirían a estos problemas que se apuntan.

La solución tendría que venir en un plano común de colaboración de fabricantes y aseguradoras, con la posibilidad de pólizas de seguro híbridas, en las que se respete la información recopilada de los conductores u ocupantes de los vehículos.

Se produce, por otra parte, una transición no solo en cuanto al uso de la tecnología en la automoción, sino que se da en distintos planos, como podría ser pasar de un modelo basado en la conducción de vehículos propiedad de individuos a una práctica de compartir automóviles autónomos, que no son propiedad de los ocupantes. De ahí que la industria de la automoción y las compañías aseguradoras deberán evaluar y aproximarse a los riesgos de la conducción desde esas nuevas perspectivas.

## V. BIBLIOGRAFÍA Y OTROS TEXTOS

- ÁLVAREZ OLALLA, P., “Propuesta de Reglamento en materia de responsabilidad civil por el uso de inteligencia artificial, del parlamento europeo, de 20 de octubre de 2020”, *Revista CESCO*, N.º 37/2021, pp. 1-10.
- BATALLER GRAU, J., “Principios de Derecho europeo del contrato de seguro (PEICL): un paso importante hacia la integración de los mercados nacionales de seguros en la Unión Europea”, *Revista española de seguros: Publicación doctrinal de Derecho y Economía de los Seguros privados*, N.º 132, 2007, pp. 497-498.
- BLÁZQUEZ MARTÍN, R., “Pronunciamientos de la Sala Primera del Tribunal Supremo sobre seguros obligatorios”, *Diario La Ley*, N.º 9546, 2020, p. 1 y ss.
- EVAS, T., “A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles”, *European Added Value Assessment, accompanying european Parliament Legislative initiative* (rapporteur Maddy Delvaux), febrero de 2018.
- MARSON, J., FERRIS, K., DICKINSON, J., “The Automated and Electric Vehicles Act 2018 Part 1 and Beyond”, *A Critical Review, Statute Law Review*, volumen 41, número 3, octubre de 2020, pp. 395-416.
- MARSON, J., FERRIS, K., DICKINSON, J., “The Automated and Electric Vehicles Act 2018 Part 1 and Beyond”, *A Critical Review, Statute Law Review*, volumen 41, número 3, octubre de 2020, pp. 395-416.
- QUARTA, E., TREZZA, R., “Coche sin conductor o ley sin conductor: ¿qué dirección tomará la ley para evitar los accidentes sistemáticos?”, *Revista de derecho del transporte: Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, ISSN 1889-1810, N.º 28, 2021, pp. 221-244.
- REGLERO CAMPOS, L. F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo II, 4.ª ed., 2008, p. 54 y ss.
- SÁNCHEZ CALERO, F., *Instituciones*, Vol. II, 36.ª ed., 2013, p. 546 y ss.

- SANCHO ALONSO, M., “Problemática de la exclusión del seguro obligatorio por hechos de la circulación en puertos y aeropuertos”, *Revista Acta Judicial*, n.º 1, enero 2018, pp. 89-113.
- SINGER, T., *Dehumanisierung der Kriegführung: Herausforderungen für das Völkerrecht und die Frage nach der Notwendigkeit menschlicher Kontrolle*, Springer, 2019.
- VEIGA COPO, A., *Tratado del Contrato de Seguro*, Tomo II, 4.ª ed., Aranzadi, 2016, esp. p. 484 y ss.
- VON HEIN, J., “Forward to the Past: A Critical Note on the European Parliament’s Approach to Artificial Intelligence in Private International Law”, October 22, 2020, *Conflicts of Law. Net*.
- VVAA, *Regulating Artificial Intelligence*, WISCHMEYER, T., RADEMACHER, T. (eds.), Springer, 2020.
- VVAA, *Research Handbook on the Law of Artificial Intelligence*, WOODROW, B. y PAGALLO, U. (eds.), EDWARD ELGAR Pub., 2018.
- ZORNOZA SOMOLINOS, A., “Breves apuntes a la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo sobre responsabilidad civil en materia de Inteligencia Artificial”, *Revista de Derecho, Empresa y Sociedad (REDS)*, núm. 17, Época II, Julio - Diciembre, 2020, pp. 95-101.
- ZORNOZA SOMOLINOS, A., *Vehículos automatizados y seguro obligatorio de automóviles. Estudio Derecho comparado*, Dykinson, 2021.

## 1. OTROS TEXTOS

España:

- Instrucción DGT 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015.

Reino Unido:

- UK National AI Strategy

<https://www.gov.uk/government/publications/national-ai-strategy>.

UE:

- COMPARATIVE LAW STUDY ON CIVIL LIABILITY FOR ARTIFICIAL INTELLIGENCE 2021.
- EVAS, T., “A common EU approach to liability rules and insurance for connected and autonomous vehicles, European Added Value Assessment, accompanying European Parliament Legislative initiative (rapporteur Maddy Delvaux)”, febrero de 2018.
- Informe de 5 de diciembre de 2018 de la Comisión de Transportes y Turismo sobre la conducción autónoma en los transportes europeos (UE).

- Propuesta “Ley de Inteligencia Artificial”: Bruselas, 21.4.2021, COM (2021) 206 final.
- Reglamento delegado (UE) 2021/1341 de la Comisión de 23 de abril de 2021 que se refiere a los procedimientos de ensayo para la implementación de asistentes de velocidad.
- Reglamento europeo 2019/2144, relativo a los requisitos de homologación de vehículos y de sus unidades y componentes.
- Resolución del Parlamento Europeo, de 20 de octubre de 2020, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre un régimen de responsabilidad civil en materia de inteligencia artificial [2020/2014(INL)].