**CONFERENCIA**

**Hacia la construcción de un marco jurídico europeo uniforme en**

**la responsabilidad civil derivada de los vehículos altamente automatizados o autónomos**

Yo voy a basar mi exposición en los aspectos que vengo analizando dentro del Proyecto de investigación, referidos principalmente, a las lagunas y carencias que presentan los ordenamientos tradicionales, tanto europeos como en nuestro País, para hacer frente a los nuevos riesgos y problemas que presenta el tema de la responsabilidad civil derivada de los daños ocasionados por vehículos autónomos, así como a las iniciativas adoptadas desde la UE para colmar estas insuficiencias.

Se camina a nivel mundial hacia una cada vez mayor utilización de la inteligencia artificial (IA) en los sistemas de transporte. La inteligencia artificial aplicada al transporte y a la conducción, se propone desarrollar en la máquina las mismas capacidades y conocimientos que el cerebro humano, incluyendo la imaginación y la creatividad. Actualmente se avanza en la configuración del vehículo autónomo de acuerdo con el pensamiento humano.

Se avanza a nivel global de manera rápida y progresiva hacia la completa automatización de los vehículos o vehículos sin conductor, en los que es la propia máquina la que realiza todas las tareas de la conducción sin intervención de un conductor humano. El desarrollo de los vehículos automatizados se presenta como algo que inevitablemente beneficiará a la sociedad, al reducir el número de muertes por accidentes, la congestión del tráfico, la contaminación atmosférica, acústica y del agua, las emisiones nocivas del transporte, incrementar la movilidad de personas con limitaciones, como las personas mayores de edad y las discapacitadas, pueden llevar a la movilidad a las personas a las que no llegan los servicios de transporte público, pueden fomentar los programas de uso compartido de vehículos y la movilidad como servicio y un mayor acceso y comunicación con las zonas rurales.

A medida que se avanza en los niveles de automatización el papel del conductor se torna más pasivo: pasa de ser un conductor “de reserva” o “de respaldo” (nivel 3), hasta que en los niveles más altos de automatización llega a desaparecer para convertirse en un simple “pasajero” u “ocupante” (niveles 4 y 5). Actualmente nos encontramos en el nivel 3 (vehículos semiautónomos), que son aquellos que tienen automatizadas algunas tareas de la conducción y sólo pueden circular autónomamente en intervalos cortos de tiempo y bajo determinadas condiciones, por lo que todavía necesitan de un conductor humano que vigile y supervise las acciones del vehículo, y que sea capaz de ceder y retomar el control en cualquier momento.

Ahora bien, desde la UE también se toma conciencia de que la transición a los vehículos autónomos genera nuevos riesgos y cuestiones no cubiertas por las normativas tradicionales, que ya no sirven y han quedado desfasadas. El primer problema que plantean en el ámbito de la responsabilidad civil, es que las normativas tradicionales se fundamentan en la existencia de un conductor humano que domina, controla y dirige el vehículo para asignar la responsabilidad, por lo que ya no sirven para imputar la responsabilidad cuando quien conduce es la propia máquina, pasando a ser la persona un simple pasajero, como sucede en los niveles más altos de automatización (niveles 4 y 5), en los que se incorporarán sistemas de IA capaces de adoptar sus propias decisiones no preestablecidas por el intelecto humano y apartadas y que van más allá de decisiones previamente programadas. Estos sistemas tienen capacidad para evolucionar y mejorar a partir de la experiencia y de los errores, escapando de las directrices de entrenamiento de sus creadores. Por tal motivo, este tipo de tecnología plantea, entre otras, una importante cuestión no resuelta por el momento en el ordenamiento comunitario ni tampoco en el español, en el sector de los vehículos autónomos: la relativa a determinar quién debe asumir la responsabilidad por los daños en el caso de accidentes cuando quien conducía era la máquina y no la persona.

A partir de aquí, se produce un desplazamiento de la responsabilidad al fabricante como sujeto que mayor control tiene sobre la prevención de los riesgos, pero el siguiente e inmediato problema que se plantea es que la Directiva de 1985, en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos, no fue diseñada para dar respuesta a los nuevos retos que plantea la complejidad de esta alta tecnología, que viene dada por los rasgos que la caracterizan: - por su opacidad (imposibilidad o extremada dificultad para averiguar la causa del daño y el concreto defecto que lo ha provocado, y por tanto la elevada dificultad para probar el nexo causal entre el daño y el defecto. La averiguación o explicación de los motivos que han llevado a la máquina inteligente a reaccionar de una manera y no de otra, son imposibles o muy difíciles de determinar. A lo que se añade que la actuación lesiva de la máquina no tiene por qué deberse a un defecto, fallo o error de fabricación. En muchos supuestos el daño no será consecuencia de una falta de diligencia del fabricante en ningún aspecto, sino de una decisión autónoma errónea del sistema de IA); - por su imprevisibilidad y autonomía en el rendimiento (capacidad para adoptar decisiones impredecibles que escapan al control de su creador, fruto de su aprendizaje autónomo a partir de la experiencia); - por su capacidad para evolucionar tras su puesta en circulación modificando sustancialmente sus funcionalidades iniciales o finalidad previstas; - por los múltiples y diversos agentes que intervienen en su proceso de fabricación, haciendo muy difícil determinar cuál de todos ha causado el daño; - por su conectividad y dependencia de datos externos. Todo lo cual conduce a la necesidad desde la UE, de regular este vacío legal, revisando y de adaptando las categorías jurídicas existentes afectadas.

En cuanto al legislador español, los problemas a los que se enfrenta son exactamente los mismos: En España, tanto la *Instrucción de 13 de noviembre de 2015,* como la *Instrucción de 1 de abril de 2022,* de la DGT, que la deroga con el propósito de adaptarse al progreso en el desarrollo de estas tecnologías en nuestro País, no dan solución a estos problemas, ya que, de los daños sufridos por un tercero, ambas Instrucciones hacen responder a una persona que debe supervisar y mantener una vigilancia constante sobre el vehículo, siendo capaz de tomar el control y de asumir la conducción en cualquier momento. Por ello, puede decirse que las Instrucciones están pensando en los vehículos automatizados (semiautónomos) y no totalmente automatizados o autónomos. Tampoco se pronuncian acerca del concreto criterio de imputación que debe seguirse para atribuir la responsabilidad.

Desde la Unión Europea (UE) se avanza en la elaboración de una normativa completa, homogénea y armonizada, vinculante para los Estados miembros, que ofrezca soluciones jurídicas a los problemas mencionados. Lo ideal es que lleguen a elaborarse en un futuro próximo normativas sectoriales europeas uniformes sobre los vehículos autónomos con IA en todos los sectores del transporte. Por el momento, en lo que respecta a la responsabilidad civil, solo contamos con regulaciones comunitarias generales aplicables a todos los sistemas de IA.

La primera actuación de la UE dirigida a colmar las lagunas mencionadas ha tenido lugar con la *Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la responsabilidad civil por el funcionamiento de los sistemas de inteligencia artificial,* de 20 de octubre de 2020. Este texto, juntamente con las nuevas normas revisadas de la Directiva sobre responsabilidad por productos defectuosos, con la que debe coordinarse estrechamente y complementarse, constituyen los pilares de un marco común de responsabilidad civil para los sistemas de IA de alto riesgo, como lo son los vehículos autónomos.

Las enormes dificultades a las que se enfrenta la persona perjudicada para poder demostrar algún tipo de culpa o negligencia en el autor del daño, se solucionan en la Propuesta de Reglamento estableciendo un criterio de imputación objetiva para los sistemas de IA alto riesgo, entre los que se incluyen expresamente a los vehículos con niveles elevados de automatización, y en el que la víctima solo debe probar el daño y la relación de causalidad, siendo de parte del demandado la carga de probar alguna causa que le exima de responsabilidad, que en este sistema únicamente pueden ser la fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima. El demandado no podrá eximirse de responsabilidad probando que actuó con la diligencia debida o que el perjuicio fue causado por un proceso autónomo de toma de decisiones del sistema de IA.

Las dificultades para averiguar al verdadero causante del daño se salvan en la Propuesta por medio de la introducción de la figura del “operador”, que es la persona que va a asumir la responsabilidad por el daño causado, por el hecho de aparecer como el sujeto que ejerce el mayor grado de control o de influencia sobre el funcionamiento del sistema causante de la lesión, con independencia de la verdadera causa del defecto o fallo concreto que haya llevado efectivamente al resultado lesivo, el cual será normalmente imposible o muy difícil de detectar.

La Propuesta tiene en cuenta la posibilidad de que puedan participar en la producción del daño más de un operador, articulando para estos supuestos una responsabilidad solidaria. Asimismo, también establece los criterios para determinar cuándo las demandas contra el fabricante deberán encauzarse a través de este Reglamento y cuando a través de la Directiva sobre productos defectuosos.

Esta responsabilidad puede ser accionada tanto por particulares como por empresarios públicos o privados que sufren daños en bienes destinados a un uso exclusivamente profesional, ampliándose así el ámbito de protección respecto a la Directiva sobre productos defectuosos, que circunscribe su protección a los consumidores o usuarios.

Otro de los avances significativos que incorpora esta Propuesta, es que no distingue entre los productos y los servicios, ni limita su apli­cación a unos o a otros. Esta solución elimina el problema de tener que delimitar si nos encontramos ante un producto o ante un servicio en un sistema concreto de IA, ya que en este tipo de tecnología esta concreción en ocasiones resulta difícil de aclarar. Abarca a todo tipo de sistemas de IA, con independencia de si se encuentran incorporados a soportes tangibles o intangibles. De este modo, se evitan los problemas que ha venido planteando la aplicación de la Directiva sobre productos defectuosos en relación a la amplitud que puede abarcar la noción de producto. A ello debe añadirse, además, que la Propuesta de Reglamento amplía los tipos de daños indemnizables en relación con la Directiva de 1985 sobre productos defectuosos, ya que incluye dentro de su ámbito de protección a todos los tipos de daños morales, no solo los derivados de muerte; asimismo, los daños a la salud mental y, además, los daños que pueda sufrir el mismo bien causante de la lesión, siendo consciente de que los daños morales cobran mayor importancia en las relaciones humano-robots.

El traspaso de la responsabilidad del conductor al productor/fabricante, como principal elemento constitutivo del riesgo y generador del peligro, conlleva la necesidad de compensarle por medio del establecimiento de límites a las cuantías indemnizatorias que le puedan ser exigidas, para evitar de esta forma el freno a la fabricación de este tipo de vehículos, o para evitar que se eleve excesivamente el precio de los mismos, haciéndose repercutir en el adquirente final. Es por este motivo, que, la responsabilidad objetiva que se le puede exigir al operador está sujeta a unos razonables límites en su cuantía.

Se contemplan unos plazos de prescripción de 10 y de 30 años, dependiendo del tipo de daños, para el ejercicio de las acciones para reclamar la responsabilidad, pero no se contempla una limitación temporal en la responsabilidad del operador, que se alargará a toda la vida útil del sistema de IA. Esta extensión de la responsabilidad del operador motivará a los posibles responsables del funcionamiento de la IA para extremar las medidas de cuidado, de con­trol y de vigilancia sobre el sistema inteligente, así como también evitará que se pongan en circulación, o que se mantengan en circulación máquinas de dudosa seguridad.

Contempla la obligatoriedad para los operadores de los sistemas de IA de alto riesgo, de concertar un seguro obligatorio de responsabilidad civil. Desde las instancias europeas se ha reconocido expresamente que este seguro debe articularse para los vehículos autónomos, ya que nunca van a ser 100% seguros y siempre existirá el riesgo de accidente. Debería concretarse en el ámbito de la normativa europea el tipo de seguro y sus características. Por el momento, éste es un aspecto que se deja en manos de las legislaciones nacionales de los Estados miembros.

La otra iniciativa de la UE que forma parte del paquete de medidas para abordar las cuestiones de la responsabilidad civil relacionadas con los productos con IA es la reciente *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre responsabilidad por productos defectuosos*, de 28 de septiembre de 2022, que está prevista para derogar y sustituir a la Directiva de 1985. Soluciona muchos de los problemas que venía planteando la Directiva de 1985, llevando a cabo una revisión exhaustiva de las normas de la misma con la finalidad de adaptarlas al desarrollo tecnológico. Sin ánimo de abordar aquí todos los cambios que introduce, me voy a referir a continuación, de manera sintética, solo a los más destacados:

En cuanto a la noción de PRODUCTO; se actualiza ampliándola y aclarando los elementos que son considerados productos.

La definición que proporciona de producto la Directiva de 1985 es demasiado genérica y daba lugar a confusión acerca de si solo podían considerarse productos los bienes corporales o tangibles, o si también abarca a los bienes intangibles. Ahora, la nueva Directiva tiene en cuenta las características que definen a los productos en la era digital: su intangibilidad y su complejidad, que viene dada por la multitud de partes o componentes que conforman el producto y por su dependencia funcional de otros productos o servicios externos, abarcando a los bienes incorporales. En este sentido, la nueva Directiva reconoce expresamente al *software* del vehículo como un producto.

Si bien la nueva Directiva no se aplica a los servicios como tales, amplía su ámbito de protección, considerando productos o componentes del producto también a los servicios digitales conexos o interconectados (a los que denomina servicios relacionados) al producto que son necesarios para que pueda desempeñar sus funciones y su finalidad prevista, y que son determinantes para la seguridad del producto), tanto si forman parte físicamente de él (integrados) o tienen una funcionalidad en el producto sin formar parte físicamente de él (no integrados).

En cuanto a los SUJETOS RESPONSABLES

Dada la complejidad técnica que caracteriza a los productos que incorporan tecnologías avanzadas derivada de la diversidad de personas, normalmente empresarios, que participan en su creación, como es el caso de los vehículos autónomos, en la Propuesta se articulan nuevos criterios para hacer responder a todos los agentes que intervengan en el proceso de fabricación, distinguiéndose entre el fabricante del producto acabado y los fabricantes de los componentes que intervienen en la cadena de producción, haciéndose responder a los proveedores de servicios digitales, como el *software*.

En cuanto a la noción de DEFECTO y de SEGURIDAD DEL PRODUCTO

En las nuevas normas un producto es defectuoso cuando no ofrece la seguridad que el público en general tiene derecho a esperar, pero en los productos con IA con capacidad para evolucionar mediante el aprendizaje automático, que pueden modificar su funcionamiento a lo largo de su ciclo de vida, generando de esta forma nuevos riesgos, esta expectativa de seguridad debe ir referida, no al momento de su puesta en circulación, como sucede en la Directiva de 1985, sino que se refuerza para extenderse a toda su vida útil. Este tipo de riesgos no se abordan adecuadamente en la anterior Directiva, que se centra sobre todo en los riesgos de seguridad en el momento de la comercialización. A partir de aquí, se articula un mecanismo en el que se parte de que las decisiones erróneas e incorrectas inesperadas del vehículo que se desvía de lo esperable ya revela la existencia de un defecto de fabricación (el defecto se presume) precisamente, por no haber acatado el vehículo las reglas básicas que le fueron incorporadas en la fase de programación. Coherentemente con esta extensión de la responsabilidad, la normativa europea reguladora de los requisitos de seguridad que deben reunir los sistemas de IA de alto riesgo impone a los fabricantes un deber estricto de vigilancia y de seguimiento posterior a la comercialización, con el objeto de detectar la posible necesidad de aplicar inmediatamente cualquier tipo de medida correctora o preventiva que resulte necesaria.

En cuanto a la CARGA DE LA PRUEBA

Se mantiene que es el demandante quien debe probar el defecto, el daño y la relación de causalidad entre ambos, pero se introducen mecanismos para facilitarle el acceso a la información y mecanismos basados en presunciones para facilitarle la demostración del defecto y de la relación de causalidad, ayudándole a ponerse en condiciones de igualdad respecto a los fabricantes en los casos más complejos, como los relacionados con productos con IA, en los que el demandante se enfrenta a dificultades excesivas para acreditar aquéllos elementos y para acceder a la información y a las pruebas, debido a la complejidad técnica o científica del asunto, siempre que acredite una serie de probabilidades.

Ahora bien, estas presunciones no deben llevar a una inversión total de la carga probatoria, porque este hecho frenaría la innovación y el incentivo para los fabricantes de comercializar con estas tecnologías, elevando además el precio de estos productos para los usuarios. Por tal motivo, para mantener una justa distribución del riesgo, la Propuesta exige siempre al reclamante la aportación de indicios probatorios de los que pueda desprenderse la probabilidad del defecto o de la relación de causalidad para poder beneficiarse de la presunción.

En cuanto a las CAUSAS EXIMENTES DE LA RESPONSABILIDAD

Vienen a ser coincidentes con las que contempla la Directiva de 1985, pero con la diferencia de que se recoge una interpretación actualizada de las mismas, teniéndose en cuenta que deben aplicarse en el escenario de las tecnologías emergentes. Entre ellas, cabe hacer mención a la nueva interpretación de la *exención por riesgos de desarrollo,* que no debe ser aplicada a las tecnologías que continúan aprendiendo tras su puesta en servicio cuando el vehículo adopta una decisión errónea que se desvía de lo esperable. La excepción por riesgos de desarrollo está pensada para aquellos riesgos que, por el estado de los conocimientos científicos y tecnológicos del momento de la puesta en circulación del vehículo, no pueden ser previstos. Los riesgos anteriormente explicados no entran dentro de esta causa de exoneración del fabricante porque pueden ser previstos por éste, aunque sean inevitables. Son riesgos que se asumen y que son innatos al funcionamiento típico de la máquina.

En cuanto a la CUANTÍA DE LAS INDEMNIZACIONES

La revisión también modifica las normas de la Directiva de 1985, suprimiendo el umbral inferior y el límite máximo que impedían indemnizar totalmente a las personas por los daños sufridos, y amplía la definición de daño, añadiendo ahora los daños psico-físicos (a la salud psíquica), como categoría de daño independiente, y además, los daños morales no solo derivados de muerte, sino también de los otros tipos de daños, contemplándose además la pérdida o corrupción de datos fuera del ámbito estrictamente profesional, reconociéndose así la importancia de los datos en la era digital. Aspecto éste de gran trascendencia en los vehículos no tripulados, los cuales son especialmente vulnerables a las amenazas de ciberseguridad.

PREGUNTAS QUE PUEDE HACER EL PRESIDENTE:

* ¿Qué régimen de responsabilidad civil sería aplicable a los vehículos con nivel 3 de automatización en los que todavía puede hablarse de la existencia de la figura del conductor?.
* ¿Existe algún régimen en el ordenamiento interno español que podría servir para imputar la responsabilidad en el caso de accidentes ocasionados por vehículos autónomos?.
* ¿El Texto Refundido por el que se aprueba la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios contempla algún régimen de responsabilidad compatible con los vehículos altamente automatizados?.