

RAÚL LAFUENTE SÁNCHEZ. *Inteligencia artificial y vehículos autónomos: responsabilidad civil extracontractual internacional*. Aranzadi La Ley, Madrid, 2024, 263 pp.

ISABEL ANTÓN JUÁREZ
Profesora titular de Derecho internacional privado
Universidad Carlos III de Madrid.
ORCID ID: 0000-0002-5639-2301

DOI: 10.20318/cdt.2025.9380

1. Desde hace unos años ha podido leerse en la prensa como en ciudades del mundo como San Francisco es posible encontrar por sus calles coches autónomos que dan un servicio de taxi (p. 73.)¹. También en Europa, de forma pionera, en la ciudad de Hamburgo, hay un proyecto piloto realizado por la empresa Vay mediante el cual se puede disfrutar de un servicio de taxi conducido por un sistema basado en la inteligencia artificial desde el año 2022(en adelante, IA)². No obstante, también a través de las noticias, hemos podido enterarnos como en ciudades donde ya operan estos robots taxis, hay también problemas derivados de su existencia, por ejemplo, incidentes en los que personas se han quedado atrapadas y dando vueltas en círculos³ o incluso provocando muertes⁴.

2. El libro que tenemos la oportunidad de prologar *Inteligencia artificial y vehículos autónomos: responsabilidad civil extracontractual internacional* escrito por el profesor doctor RAÚL LAFUENTE SÁNCHEZ no puede ser más oportuno,

abordando de forma magistral un tema tan actual como los problemas en materia de responsabilidad internacional en relación a los vehículos autónomos basados en sistemas expertos de IA.

El profesor LAFUENTE divide la obra en cinco capítulos. Esta distribución es acertada debido a que desarrolla cuestiones complejas de forma progresiva e introduce al lector en aspectos como qué es la IA, los niveles de automatización que existen, para luego abordar los riesgos y desafíos que plantea la conducción autónoma y así pasar a analizar en el segundo capítulo y siguientes los problemas jurídicos claves que plantea el tema objeto de estudio.

3. En el primer capítulo, el autor divide esos riesgos y desafíos que plantea la IA en tres categorías, así diferencia entre riesgos tecnológicos, éticos o morales y jurídicos (pps.35-47).

4. Resulta muy sugerente como el profesor LAFUENTE en relación a los desafíos desde una perspectiva tecnológica hace mención a los cambios que se avecinan en el sector manufacturero de vehículos. El autor señala que la industria automovilística tendrá que adaptarse a la existencia de estos coches autónomos apuntando a que el número de coches que se fabricará en un futuro será menor y más costoso para el usuario final (p. 36) pero que en contraposición se desarrollarán otros sectores que serán muy necesarios como la puesta en marcha y reparación de estos vehículos (p. 36). Respecto a los desafíos éticos, el autor argumenta la necesidad de que los programadores de *software* tengan la ética y la moral presente a la hora de programar con el fin de que los sistemas de IA

¹ Vid. al respecto esta noticia del Diario Cinco Días del año 2023 <https://cincodias.elpais.com/companias/2023-08-11/california-aprueba-ampliar-el-servicio-de-robotaxis-a-waymo-google-y-cruise.html> (consultado el 15 de febrero de 2025).

² Vid. <https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/vay-carsharing-dienst-ferngesteuert-durch-hamburg-a-229c7128-259d-4613-b8dc-f9bc6d549d99> (consultado el 15 de febrero de 2025).

³ Vid esta noticia de la BBC de 7 de enero año 2025 <https://www.bbc.com/news/videos/c70e2g09ng9o> (consultado el 15 de febrero de 2025).

⁴ Vid en particular este caso que sucedió en San Francisco en relación a la empresa estadounidense Cruise https://www.eldiario.es/tecnologia/freno-robotaxi-atropello-san-francisco-adelanta-coche-autonomo_1_10627725.html

puedan auto aprender un código ético para que puedan diferenciar entre comportamientos correctos e incorrectos en atención a unos valores (p. 37). Por último, en relación a los desafíos jurídicos, el autor ya apunta en esta fase inicial del libro al aspecto central del mismo: quién debe asumir la responsabilidad por daños causados por un coche autónomo. El autor plantea de forma muy solvente si la responsabilidad podría recaer en las partes que intervienen en la conducción o incluso en el propio sistema de IA o robot. Este último particular ha sido objeto de estudio por diferentes autores⁵ debido a la resolución del Parlamento Europeo del año 2017 en la que le pedía a la Comisión Europea que reflexionara sobre la posibilidad de la creación de una personalidad jurídica específica para los robots más complejos. El objetivo de esta idea a la que apuntaba la resolución del Parlamento Europeo era que se pudiera crear una ficción jurídica para que el robot pudiera considerarse “persona electrónicamente responsable” con el fin de reparar los daños que pudiera llegar a ocasionar. Esta propuesta se concibió de forma muy crítica por parte de algunos de los expertos por considerar que la propuesta era poco realista y carecía de fundamento jurídico⁶. Pero también como bien señala el autor, esta propuesta inicial fue bien recibida por otros (p.43), pero ya en las resoluciones del año 2020 se descartó casi por completo⁷. Además, de forma muy acertada, el autor sobre la cuestión de atribución de la personalidad jurídica a sistemas de IA apunta a su complejidad señalando como la atribución de la misma es una cues-

tión que recaería, salvo cambios normativos, al derecho interno de cada Estado miembro (p. 45). En un trabajo previo que publicamos en relación a la responsabilidad civil internacional por daños causados por robots quirúrgicos⁸ ya apuntamos que, desde nuestra perspectiva, aunque no es un debate cerrado, las personas/empresas son las que deben estar en el centro de la responsabilidad, no los robots.

5. En este primer capítulo también estudia el profesor LAFUENTE la normativa aplicable a la conducción autónoma. Así, de forma pormenorizada va realizando un riguroso análisis de la normativa a nivel internacional, europea y también nacional sobre la conducción autónoma llegando a analizar desde una perspectiva de derecho comparado las normas existentes en la actualidad en países pioneros que tienen coches autónomos ya en sus calles (programas pilotos) en países como EE.UU. o Alemania.

6. En el segundo capítulo se aborda de forma profunda y sin ambages dos temas de forma principal. Uno es en relación al aseguramiento de vehículos automatizados y responsabilidad civil extracontractual. El otro, el cual es de máxima actualidad, el relativo a la responsabilidad por productos defectuosos. Señalamos que es de actualidad debido a que la Directiva 85/374 en materia de productos defectuosos ha sido derogada recientemente (en noviembre de 2024) por una nueva Directiva⁹ que intenta dar respuesta a algunas de las cuestiones que se abordan en el segundo capítulo de la presente monografía. Esta Directiva se deberá trasponer como tarde el 9 de diciembre de 2026 por los Estados miembros y recoge novedades interesantes como la ampliación de su ámbito de aplicación, incluyendo el *software* (salvo el de código abierto), los archivos digitales de fabricación (los cuales contienen la información necesaria para crear el bien tangible como sucede en el caso de las impresoras 3D) o los servicios digitales relacionados (serían los que

⁵ S. DÍAZ ALABART, *Robots y Responsabilidad Civil*, Reus Editorial, Madrid, 2018, p. 55-94; G. Tomás Martínez, “¿Puede un robot ser responsable por causar daños? Primeras reflexiones ante el reto europeo de innovación legal”, en L. PRATS ABENTOSA/ G. TOMÁS MARTÍNEZ, *Culpa y responsabilidad*, Aranzadi Thomson Reuters, Navarra, 2017, p. 859-869; C. VAN ROSSUM, “Liability for robots: legal responsibilities in cases of errors or malfunctioning”, p. 42, disponible en https://libstore.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/479/449/RUG01-002479449_2018_0001_AC.pdf p. (consultado el 15 de febrero de 2025).

⁶ *Vid* la carta abierta que firmaron centenares de expertos en contra de la personalidad jurídica electrónica y que iba dirigida al presidente de la Comisión y al resto de autoridades europeas <http://www.robotics-openletter.eu/>.

⁷ 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), apartado 7 disponible en https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_ES.html (consultado el 15 de febrero de 2025).

⁸ I. ANTÓN JUÁREZ, La responsabilidad civil internacional por daños causados por un robot quirúrgico, *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, N.º. 21, 2021, pp. 147-180.

⁹ Directiva (UE) 2024/2853 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos y por la que se deroga la Directiva 85/374/CEE del Consejo (DOUE núm. 2853, de 18 de noviembre de 2024)

se interconectan con un producto, por ejemplo, brazalete que permite medir la glucosa en sangre y que necesita suministro de datos sobre salud para poder determinar o predecir determinadas enfermedades). Esta nueva Directiva en materia de productos defectuosos mantiene el concepto de defecto, pero añade a nuevos posibles sujetos responsables relacionado especialmente con los productos tecnológicos. Un cambio interesante es en el concepto de daño, se incluye dentro de daño personal, el daño psicológico. En relación al libro que nos ocupa, el autor en este capítulo segundo va más allá, es valiente en su estudio y no se conforma con el estudio de la responsabilidad por productos defectuosos a nivel europeo, sino que también analiza el estado de la cuestión en el ordenamiento estadounidense.

7. El capítulo tercero, muy necesario, se dedica al estudio de las propuestas de normas que en el momento en el que se redacta la monografía se encontraban en ciernes y que versan sobre IA y responsabilidad civil. Actualmente alguna de ellas se encuentra ya en vigor como el Reglamento por el que se establece normas armonizadas en materia de IA¹⁰.

8. El capítulo cuarto y el capítulo quinto se reservan para los problemas en materia de Derecho internacional privado. Es decir, en el capítulo cuarto se estudian por el autor los problemas relativos a competencia judicial y en el capítulo quinto las cuestiones relativas a Ley aplicable.

En relación al capítulo cuarto el protagonista indiscutible es el Reglamento 1215/2012 también conocido como Reglamento Bruselas I bis. Dentro de este capítulo el autor aborda cuatro foros para determinar los tribunales competentes en esta materia, estos son: 1) El foro de sumisión expresa del art. 25; 2) El foro general del domicilio del demandado del art. 4; 3) el foro de daños del art. 7.2;

¹⁰ Reglamento (UE) 2024/1689 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establecen normas armonizadas en materia de inteligencia artificial y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 300/2008, (UE) n.º 167/2013, (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 y (UE) 2019/2144 y las Directivas 2014/90/UE, (UE) 2016/797 y (UE) 2020/1828 (Reglamento de Inteligencia Artificial) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DOUE L de 12 de julio de 2024). Sobre este Reglamento *vid* el comentario al artículo por artículo de M.BARRIO ANDRÉS (Dir), *Comentarios al Reglamento Europeo de Inteligencia Artificial*, Aranzadi La Ley, Madrid, 2024.

4) la acción directa en materia de seguros del art. 11. Especial transcendencia presentan estos dos últimos foros en relación objeto de la monografía. Respecto al art. 7.2 debido a que permitirán plantear la demanda ante tribunales cercanos, el objetivo de este foro no es tanto favorecer a la parte débil, sino que la víctima pueda demandar ante un tribunal conectado con el asunto. En contraposición, la acción directa, como bien señala el autor, sí tiene ese fin de proteger a la parte débil (p. 175) en una relación contractual con un seguro debido a que permite a la víctima demandar directamente al asegurador del presunto responsable por los daños sufridos. Así, consideramos, que esta acción será de gran relevancia en el caso de que los coches autónomos sean una realidad debido a que es una vía para que verdaderamente el perjudicado pueda ver su daño resarcido.

Muy interesante resulta la parte final del capítulo cuarto (pp. 191 a 193) en la que el profesor LAFUENTE valora las propuestas de normas europeas estudiadas en su capítulo tercero poniendo de relieve que esas normas se olvidan en cierto modo del Derecho internacional privado, no habiéndose aprovechado el debate que han ocasionado esas propuestas para replantearse el rol del Reglamento Bruselas I bis y del Reglamento Roma II, la interacción que presentan con las futuras normas (en la actualidad ya en vigor) y la necesidad de haber acometido cambios en los Reglamentos europeos de Derecho internacional privado.

Respecto al capítulo quinto el autor estudia problemas de Ley aplicable y para ello analiza las normas de conflicto del Reglamento Roma II como del Convenio de la Haya de 1971 sobre Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera como del Convenio de la Haya de 1973 sobre Ley aplicable a la responsabilidad por productos defectuosos. Además, el autor destaca como hay una falta de coordinación entre dichas normas debido a que no comparten puntos de conexión, habiendo también un problema añadido a nivel material debido a que las legislaciones internas difieren en cuestiones importantes para las víctimas como los plazos de prescripción para plantear una acción. El autor propone diversas soluciones como denunciar los convenios de la Haya (solución que compartimos, aunque sabemos que es drástica y necesitaría reformar en cierto modo el Reglamento Roma II) para dejar atrás esta amalgama de normas que en ocasiones más que ayudar a determinar el Derecho aplica-

ble angustian al operador jurídico debido a que no sabe ni que instrumento legal internacional debe aplicar.

9. Para concluir no podemos dejar de compartir con el autor que estamos ante una nueva era (p.19), un nuevo paradigma en disciplina jurídicas variadas entre sí, pero conectadas por un mismo nexo: la IA. Este libro identifica de forma magistral los desafíos que presenta la IA en un tema particular que es la responsabilidad civil internacional por daños causados por vehículos autónomos. Sin embargo, no es una monografía que sólo plantea problemas, el autor no se queda en meras ideas vagas, va más allá e intenta proponer soluciones a

complejos problemas jurídicos que puede que en un futuro, no tan lejano, tengan lugar. La conducción en la que interviene mayor o menor asistencia por sistemas expertos es ya una realidad, quizás el paso final en el que podamos ver en nuestras ciudades y carreteras coches sin conductor con un nivel de autonomía cinco puede que esté muy cerca. Gracias a obras como las del profesor LAFUENTE estaremos más preparados y sobre todo, las personas que sufran daños podrán reclamarlos de forma más certera y estar mejor asesoradas por expertos, como el autor de la obra, que llevan años analizando los riesgos y desafíos legales que presenta la conducción autónoma en los asuntos en los que existe un elemento extranjero.