

ELISEO SIERRA NOGUERO (Dir.). *Conducción autónoma y seguridad jurídica del transporte desde la perspectiva europea e internacional*, Ed. Tirant lo Blanc, 2025, 983 pp.

PABLO RUIZ OSUNA

*Investigador posdoctoral de la Cátedra Unesco de vivienda de la URV*

ORCID: 0000-0001-5510-8981

DOI: 10.20318/cdt.2025.9943

1. La obra es el resultado de investigación y divulgación elaborado en el seno del Grupo de Investigación y Equipo de Trabajo del Proyecto “Conducción Autónoma y Seguridad Jurídica del Transporte” (ADLAW), financiado por la Convocatoria de Proyectos de Generación de Conocimiento 2021 del Ministerio de Ciencia e Innovación. Modalidad: Investigación No Orientada Tipo B. PID2021-123070NB-I00 (2022-2025).

2. La obra cuenta con contribuciones de 29 investigadores de Universidades, europeas y de fuera de la Unión Europea. Gracias a ello, cuenta con seis áreas temáticas que profundizan las diferentes oportunidades y desafíos normativos, éticos, sociales y económicos que la conducción autónoma presenta.

3. En la primera parte, se ahonda en la gran preocupación que reviste la posibilidad de que el derecho a la intimidad y la privacidad manifiesten un retroceso en favor del mejoramiento del sistema de conducción autónoma. El coche autónomo, como se sabe, recaba información en tiempo real (datos) del entorno para su perfeccionamiento del sistema, pero ello plantea, al menos a priori, algunas dudas sobre si estamos cambiando seguridad por privacidad y *qué modelo de sociedad estamos caminando y si la dirección adoptada nos conduciría a abandonar la denominada sociedad de la libertad acercándonos cada vez más hacia lo que anteriormente hemos señalado como una sociedad del control* (Remoti, p. 62). Esta disyuntiva se da, aparentemente, por la promesa de que, en el futuro cercano, los coches autónomos puedan ayudar a mitigar los daños ocasionados por accidentes pues, a la fecha, se calcula que los accidentes de tráfico

resultan en casi un 90 por cien de las ocasiones en un error humano, y no en uno de fabricación del producto, o en un error sobrevenido del vehículo (Remoti, p. 69). Para que los vehículos autónomos sean cada vez más seguros, necesitan una inmensa cantidad de datos en tiempo real que les permitan actuar con certeza en tiempo real.

4. Por ello, es necesario encontrar un equilibrio entre la privacidad y seguridad, cuyo primer paso consistiría en la protección de los usuarios de dichas tecnologías a través de un correcto tratamiento de los datos que el aplicativo recoge. En este sentido, el artículo 5 del RGPD establece que los datos personales se tendrán que tratar de una forma lícita, leal y transparente con relación al interesado. Por su parte, el artículo 6 del RGPD Establece limitaciones para el uso de los datos de carácter personal, pero no es ello lo que más preocupa a alguno de los autores de esta obra, sino que no se respete *el habeas data, el derecho que todo ciudadano tiene para controlar y supervisar el uso y el destino de sus datos personales* (Ortega, p. 151).

5. En la segunda parte, se ahonda en aspectos administrativos de los coches autónomos, junto con una especial referencia a las llamadas “ciudades inteligentes”. Sobre este asunto, es de especial interés los esfuerzos que se vienen realizando por parte de las autoridades para realizar un proyecto legislativo para un “espacio controlado de pruebas”. De hecho, ya existe un Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que pretende instaurar un campo de pruebas para coches autónomos que puedan ser certificados posteriormente por la administración, aunque ya en el Proyecto de Ley se observa *una tensión entre los principios de pro-*

porcionalidad y seguridad jurídica por un lado y, por otro, el de innovación en la movilidad (Amenós, p. 223). Dicho Proyecto, si termina viendo la luz, promete establecer un sistema de “solicitudes de admisión al espacio controlado de pruebas” en que las empresas que quieran beneficiarse de ello deberán cumplir una serie de requisitos establecidos en el art. 67.3 del Proyecto.

6. También se ofrece una reflexión sobre el impacto que el coche autónomo tendrá en la movilidad del futuro. Sobre ello, podemos destacar que, por ahora, la única regulación que en estos momentos existe en España, es el artículo 11 bis, de la Ley de Tráfico y que entró en vigor en marzo de 2022 (Ministerio de Interior-DGT, 2015). Ello plantea algunas problemáticas ante la aparición de la movilidad del futuro, por ejemplo, con el advenimiento de los robotaxis *vehículos que operan sin intervención humana, utilizando tecnologías avanzadas de conducción autónoma. Estos vehículos están equipados con sensores, cámaras y software de inteligencia artificial que les permiten navegar y operar de manera segura en entornos urbanos* (Perna, p. 315). Como puede aventurarse, este sistema, de perfeccionarse, tendría cambios significativos en la movilidad urbana, permitiendo transportes 24 horas y a precios reducidos, al no necesitar un conductor y junto con la promesa de mayor seguridad durante los trayectos. No obstante, subsisten dudas sobre cómo integrarlo junto al tráfico tradicional (Perna, p. 319) así como el incremento paulatino del tráfico a horas intempestivas en la ciudad. Todo ello, además, contando con la necesidad imperiosa de *una infraestructura de conectividad robusta, basada en sistemas de redes móviles e IoT es fundamental para el funcionamiento eficiente de los VA y su integración en el tejido urbano. El acceso confiable a datos en tiempo real sobre el tráfico, las condiciones climáticas y la disponibilidad de transporte público* (Perna, p. 323).

7. En la tercera parte de la obra, se hace hincapié en la responsabilidad civil y penal de la utilización de coches autónomos y automatizados. En primer lugar, se advierte sobre las diferencias entre los vehículos automatizados y los autónomos. *Los primeros son capaces de realizar por sí mismos todas o algunas de las funciones de la conducción, pero siempre en última instancia bajo el control, supervisión o apoyo de un con-*

*ductor humano. Mientras que en los autónomos es el propio vehículo el que reconoce el entorno y es capaz de tomar las decisiones de conducción* (Núñez, p. 371). Ello implica, que los vehículos autónomos presentan ciertas problemáticas en cuanto a la responsabilidad civil tradicional se refiere. Esto es así, por su opacidad, su imprevisibilidad, los múltiples actores que participan en su fabricación.

8. Y es que, como bien se reflexiona en la obra, aunque el artículo 1 de la Ley de tráfico hace responsable “maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo”, *el usuario o pasajero, persona que ocupa el vehículo sin ninguna función en la supervisión de la conducción o el entorno, no puede ser responsable* (Navarro, p. 405). Ante ello, se viene barajando la posibilidad de que otros actores, ante la falta de control efectiva del vehículo autónomo, sean los que deban responder en caso de un posible hecho dañosos tales como el supervisor técnico (en Alemania) o el operador (Reino Unido), pues tal y como se encuentra nuestra regulación, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.3 LRCSCVM, “el propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal”.

9. Sin embargo, lo que no queda del todo claro, y la obra muestra sus reticencias, es si en casos de nivel de conducción autónoma 4 o superior, donde el conductor tiene un papel meramente testimonial en la conducción, deberían también los “conductores” o propietarios hacerse cargo de los daños.

10. Tampoco debemos olvidar, que un coche autónomo es, al mismo tiempo, un producto, y un sistema de IA del que podría acarrear que el proveedor quedara sujeto a las obligaciones del artículo 16 del RIA y que, además, podría considerarse que un daño producido por un coche completamente autónomo es un defecto ex art. 7.2.c) DRP que precisamente se refiere a este requisito para apreciar el carácter defectuoso de un producto: “el efecto en el producto de toda capacidad de seguir aprendiendo o adquirir nuevas características después de su introducción en el mercado o puesta en servicio.”

11. En cuanto a la responsabilidad penal, su régimen queda intacto en tiempos de la conducción autónoma *en tanto no se le reconozca consciencia y sentimiento de empatía al sistema inteligente usado en la conducción autónoma, no sería posible predicarles la imputabilidad y reprochabilidad que exige la culpabilidad penal*, (Muñoz, p. 471).

12. En la cuarta parte de la obra se reflexiona sobre el aseguramiento de los coches autónomos y automatizados. Se recuerda con acierto como el seguro obligatorio de automóviles se concibió originalmente para cubrir únicamente la responsabilidad civil del conductor. Por otro lado, el seguro de responsabilidad civil del fabricante del producto opera bajo lógicas distintas pues como se nos dice *la responsabilidad del fabricante es garantizar que el producto o el servicio cumpla las expectativas de su comprador, además de indemnizar al perjudicado el daño, a consecuencia de defectos* (p. 509). En este sentido, ante un futuro accidente en que se vea envuelto un coche completamente autónomo, surgen dudas sobre si, en realidad, la responsabilidad debería dirimirse por la responsabilidad patrimonial por funcionamiento anormal o defectuoso del servicio, o, si se trata de una empresa de transporte, con su posible acumulación con los seguros obligatorios de viajeros (sovi) (Benito, p. 513).

13. En la quinta parte, se analiza el impacto de las aeronaves no tripuladas en la movilidad urbana, así como una referencia especial a los drones militares. Sobre ello cabe recordar que la normativa va, poco a poco, reinventándose a la vez que los drones resultan cada vez más avanzados y sofisticados. De hecho, recientemente el nuevo reglamento 2018/1139 ha establecido una legislación específica para los drones, así como el reglamento Delegado 2019/ 945 sobre diseño, fabricación y comercialización de aeronaves no tripuladas, así como el reglamento de Ejecución sobre operaciones de vuelo de las aeronaves no tripuladas.

Por otro lado, se establecen tres categorías en las que se clasifican las operaciones de los UAS en función del riesgo que la operación de dicho UAS supone para terceros (personas y propiedades):

(a) Categoría abierta, que es aquella que implica un riesgo bajo.

(b) Categoría específica, que es la que implica un riesgo medio.

(c) Categoría certificada, que es aquella que conlleva un riesgo alto (Castellanos, p. 621).

También se plantean dudas éticas en cuanto al uso de armas autónomas en el campo de batalla. Se muestra una preocupación por el hecho de que la “muerte ante un arma autónoma” no sea una muerte digna pues, de acuerdo con alguno de los autores de esta obra, *la dignidad humana sería negada si las víctimas que quisieran apelar a la humanidad de su verdugo no pudieran porque se tratara de un ser artificial* (Martínez, p. 716).

Por último, la parte sexta y última está dedicada a los buques autónomos, con especial énfasis en su regulación, la responsabilidad civil y el régimen de seguros. Primeramente, se hace un análisis exhaustivo del futuro Código Internacional de Seguridad para buques autónomos de la OMI (borrador del Código Mass). También se reflexiona sobre la oportuna revisión de la legislación en materia de responsabilidad civil en la era de los buques autónomos.

En cuanto a los seguros, se establece la necesidad de nuevos seguros complementarios a los ya existentes que cubren los elementos humanos a bordo del buque ante la aparición de los buques autónomos. Esto, como bien se expresa en la obra (Sierra, p. 837 y ss.), no es un impedimento de que se creen seguros especiales de acuerdo con las características de estos buques bajo la autonomía de la voluntad de las partes. Bien es cierto, que como se afirma, los buques deben estar correctamente clasificados por una sociedad de clasificación extremo que puede conllevar cierta dificultad cuando hablamos de tecnologías emergentes.

En conclusión, la obra realiza un análisis en profundidad de los principales aspectos ético-jurídicos que el desafío de la aparición de la automatización presenta en el transporte por los distintos medios (aéreo, marítimo, terrestre) presentando por parte de sus autores tanto las problemáticas esenciales actuales como propuestas de futuro a fin de garantizar un clima de confianza y seguridad jurídica en estas nuevas tecnologías, haciendo especial hincapié en la responsabilidad civil, las normas administrativas, así como la adecuación de la legislación en materia de seguro de responsabilidad civil.