
DAÑOS OCASIONADOS POR INTELIGENCIA ARTIFICIAL: LOS VEHÍCULOS AUTÓNOMOS*

Cecilia Celeste DANESI**

Fecha de recepción: 24 de febrero de 2018

Fecha de aprobación: 12 de marzo de 2018

Resumen

El presente trabajo propone abordar la cuestión relativa a los daños ocasionados por la inteligencia artificial. Puntualmente, el caso de los vehículos autónomos. Si bien los beneficios de la tecnología en general son indiscutibles, la carencia de una regulación específica sobre el tema y el difícil control que presenta para el hombre hacen que ese beneficio —en muchos casos—, se transforme en un problema que el hombre no posee bases para encarar. Por ello es que buscaremos las soluciones legislativas vigentes que podrían paliar esta situación, a la vez que destacaremos las materias específicas que necesariamente requieren una regulación propia.

Palabras clave

* Ponencia presentada en el marco del Séptimo Encuentro Anual de Lectores para la Justicia, titulado “Cómo leemos y cómo nos leen”, el cual tuvo lugar el 8 de noviembre de 2017.

** Abogada por la Universidad de Buenos Aires (Argentina) (2013). Docente de la Universidad de Buenos Aires en la materia Obligaciones Civiles y Comerciales (Titular de cátedra: Sandra Wierzba). Becaria de la Fundación Carolina para realizar el Máster en Derecho de Daños de la Universidad de Girona (España). Se desempeña profesionalmente en la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil del Poder Judicial de la Nación Argentina.

Inteligencia artificial – vehículos autónomos – responsabilidad civil – daños – guardián – responsabilidad objetiva

DAMAGES CAUSED BY ARTIFICIAL INTELLIGENCE: AUTONOMOUS VEHICLES

Abstract

The present work proposes to address the question related to the damages caused by artificial intelligence. Specifically, the case of autonomous vehicles. Although the benefits of technology in general are indisputable, the lack of a specific regulation on artificial intelligence and the difficulties that the humankind faces in trying to control it, makes that such benefit—in many cases—, becomes a problem that men cannot resolve. That is why we will look into the current normative body for solutions that could alleviate this situation, while we highlight the specific matters that necessarily require a special regulation.

Keywords

Artificial intelligence – autonomous vehicles – civil liability – damages – guardian – objective liability

I. ¿Qué es la inteligencia artificial? Un breve acercamiento a la responsabilidad civil

Según la Real Academia Española, la inteligencia artificial (en adelante, también “IA”) es aquella “disciplina científica que se ocupa de crear programas informáticos que ejecutan operaciones comparables a las que realiza la mente humana, como el aprendizaje o el razonamiento lógico”.¹

La IA gira en torno a dos ejes centrales: la capacidad de almacenar datos y la elevada celeridad con la que se procesan esos datos. Otro rasgo de la IA es que puede disponer de autonomía y capacidad de autoaprendizaje integradas (COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS DEL PARLAMENTO EUROPEO, 2017 y CORVALÁN, 2017).

¹ Diccionario de la Real Academia Española, consultado en [<http://dle.rae.es/srv/fetch?id=LqtyoaQ>] el 05/11/17.

Entonces, podemos afirmar que la IA se presenta como una herramienta sumamente interesante para contribuir en los más diversos campos de la sociedad.

Sin embargo, esta herramienta constituye un “arma de doble filo”: el principal problema que presentan las nuevas tecnologías, y —principalmente— la inteligencia artificial, es la carencia de su regulación; incluidas las cuestiones atinentes a los daños que éstas ocasionen.

El Comité Económico y Social del Parlamento Europeo (en adelante, el “Comité Económico y Social”) destaca que existe mucha controversia en torno a quién es el responsable de los daños que pueda causar un sistema de IA, *“sobre todo cuando se trata de sistemas autodidactas que continúan aprendiendo después de su entrada en servicio”* (COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, 2017: 3.33).

Ante este panorama el Comité Económico y Social formula algunas recomendaciones relativas a la legislación civil en materia de robótica: primero, se manifiesta expresamente en contra de los estatutos jurídicos que proponen dotar a los robots de una “personalidad jurídica” (*e-personality*) *“para poder atribuirles la responsabilidad civil por los daños que causen”*, puesto que ello acarrea un riesgo moral inaceptable. Esto por cuanto *“la legislación en materia de responsabilidad tiene un efecto correctivo y preventivo que podría desaparecer en cuanto el riesgo de responsabilidad civil dejase de recaer sobre el autor por haberse transferido al robot (o sistema de IA)*. Por otra parte, precisa que la comparación con la responsabilidad limitada de las sociedades no es válida, puesto que el responsable en última instancia es siempre una persona física (COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO, 2017: 3-33).

Como una breve aproximación, resaltamos que la cuestión relativa a los daños ocasionados por la inteligencia artificial en nuestro país puede ser abordada desde dos ópticas²: una general, que es la contenida en los artículos 1757 y 1758 del Código Civil y Comercial de la Nación (en adelante, el “CCCN”), y una segunda, más específica.

En cuanto a la primera, el artículo 1757 del CCCN establece que *“toda persona responde por el daño causado por el riesgo o vicio de las cosas, o de las actividades que sean riesgosas o*

² Como hemos anticipado, esto es un breve comentario acerca de la responsabilidad civil por inteligencia artificial. Es un tema que nos resulta sumamente interesante, por lo tanto, estamos en pleno proceso de investigación con el objetivo de efectuar un análisis mucho más profundo. Un análisis más acabado en relación a los robots se puede encontrar en UGO, 2013.

peligrosas por su naturaleza, por los medios empleados o por las circunstancias de su realización. La responsabilidad es objetiva (...)”.

Por su parte, y en cuanto a los sujetos responsables, el artículo 1758 del CCCN prescribe que *“el dueño y el guardián son responsables concurrentes del daño causado por las cosas. Se considera guardián a quien ejerce, por sí o por terceros, el uso, la dirección y el control de la cosa, o a quien obtiene un provecho de ella. El dueño y el guardián no responden si prueban que la cosa fue usada en contra de su voluntad expresa o presunta (...)*”.

Para calificar una cosa como peligrosa debemos distinguir entre su naturaleza y la forma en que se la utiliza. Así, en el primer supuesto, la cosa aun en su empleo normal o conforme su estado natural puede derivar en un peligro para terceros. Es decir, las cosas peligrosas por su naturaleza encarnan una potencialidad dañosa, con prescindencia del medio en el cual se emplean y de las circunstancias que las rodean (TRIGO REPRESAS, 2017: 750).

De ello podemos colegir que la IA constituye una cosa riesgosa en los términos de las disposiciones citadas y, por consiguiente, los daños que ésta ocasione se encuadran en un supuesto de responsabilidad objetiva.

La segunda óptica es más específica. El artículo 11 de la ley n° 24.240 de Defensa del Consumidor (en adelante, la “LDC”) prevé que *“cuando se comercialicen cosas muebles no consumibles conforme lo establece el artículo 2325 del Código Civil, el consumidor y los sucesivos adquirentes gozarán de garantía legal por los defectos o vicios de cualquier índole, aunque hayan sido ostensibles o manifiestos al tiempo del contrato, cuando afecten la identidad entre lo ofrecido y lo entregado, o su correcto funcionamiento (...)*”.

Por su parte, el artículo 40 de la LDC establece: *“si el daño al consumidor resulta del vicio o riesgo de la cosa o de la prestación del servicio, responderán el productor, el fabricante, el importador, el distribuidor, el proveedor, el vendedor y quien haya puesto su marca en la cosa o servicio. El transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio. La responsabilidad es solidaria, sin perjuicio de las acciones de repetición que correspondan. Sólo se liberará total o parcialmente quien demuestre que la causa del daño le ha sido ajena”*.³

³ La mencionada Comisión considera que el marco jurídico vigente (Directiva 85/374/CEE) no bastaría para cubrir los daños causados por la nueva generación de robots, en la medida en que se les puede dotar de capacidades de adaptación y aprendizaje que entrañan cierto grado de imprevisibilidad en su

Entonces, dentro del ámbito de protección del consumidor también estamos frente a un supuesto de responsabilidad por el riesgo o vicio de la cosa.

II. ¿Quién responde por los daños ocasionados por los vehículos autónomos?

En primer lugar, debemos definir a los vehículos autónomos. Son módulos eléctricos capaces de transportar personas sin conductor que perciben el entorno mediante técnicas complejas que incluyen al láser, radar, lidar, sistema de posicionamiento global y a la visión computarizada. Los sistemas avanzados de control interpretan la información para identificar la ruta apropiada, así como los obstáculos y la señalización relevante.

La Comisión de Asuntos Jurídicos del Parlamento Europeo (la “Comisión de Asuntos Jurídicos”) proporciona una definición amplia del transporte autónomo: abarca todas las formas de transporte por carretera, ferroviario, por vías navegables y aéreo pilotadas a distancia, automatizadas, conectadas y autónomas, incluidos los vehículos, los trenes, los buques, los transbordadores, las aeronaves y los drones, así como todas las futuras formas que resulten del desarrollo y la innovación en este sector (COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS DEL PARLAMENTO EUROPEO, 2017).

Si bien en el apartado I realizamos una breve aproximación a la normativa aplicable en materia de daños causados por inteligencia artificial las cuestiones relativas a los accidentes de tránsito poseen su regulación propia. Así, el artículo 1769 del Código Civil y Comercial, establece que *“los artículos referidos a la responsabilidad derivada de la intervención de cosas se aplican a los daños causados por la circulación de vehículos”*.

Entonces, en materia de perjuicios ocasionados por vehículos autónomos estamos ante un supuesto de responsabilidad objetiva por aplicación de la disposición citada. No obstante ello, , los mencionados rodados presentan particularidades que deben ser destacadas.

comportamiento, ya que un robot podría aprender de forma autónoma de sus experiencias concretas e interactuar con su entorno de un modo imprevisible y propio únicamente a ese robot (COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS DEL PARLAMENTO EUROPEO, 2017).

Así, la primera cuestión que podemos avizorar como conflictiva es la relativa a la responsabilidad que le corresponde al creador del *software*,⁴ como también a quienes se encargan de su mantenimiento o actualización. Aclaramos que si se produce un siniestro con estos vehículos, se debe exclusivamente a la falla del *software*, ya que no hay intervención humana alguna en la conducción. El accidente, por ejemplo, se puede producir porque algún sensor no detectó la presencia de otro rodado.

En esos casos, consideramos que tanto el creador del *software* como el propietario que no lo actualiza son responsables en forma concurrente —artículo 850 CCCN y siguientes— por los daños que ocasione el rodado. El propietario responde en su carácter de dueño de la “cosa riesgosa”, mientras que el creador lo hará como guardián —artículo 1758 CCCN—.

El supuesto del titular registral no encarna ninguna complejidad. En cambio, en lo que al creador del *software* atañe, advertimos que, si bien se desprendió del producto al venderlo, —en algunos casos— tiene a su cargo la creación de las actualizaciones. Éstas no sólo incluyen cuestiones de mantenimiento o, antivirus, sino también la incorporación de nuevos caminos, señalizaciones, cambios en la normativa vial, etc.

Así, el código unificado adopta una definición de guardián⁵ ecléctica o mixta, requiriendo de la existencia de: (i) el uso o tenencia material de la cosa con poder de mando sobre ésta; (ii) el ejercicio autónomo del poder de gobierno, dirección o control de la cosa vinculado con su uso y beneficio; (iii) un aprovechamiento (económico o no) asociado a alguno de los otros requisitos: poder de mando o utilización de la cosa. Entonces, al poseer los vehículos autónomos la peculiaridad de que el *software* necesita actualización continua, el sujeto que tenga ese deber reviste el carácter de guardián, puesto que ejerce un poder de mando sobre la cosa (hasta podría inutilizarla y destruirla) y, además, tiene un claro aprovechamiento económico.

⁴ Según el diccionario de la Real Academia Española, se trata del “conjunto de programas, instrucciones y reglas informáticas para ejecutar ciertas tareas en una computadora”. Consultado en [<http://dle.rae.es/?id=YErIG2H>] el 03/11/17.

⁵ Distintas concepciones del “guardián” pueden encontrarse en MAZEAUD, 1975: 225 y AREÁN, 2012: 741, entre otros.

Recapitulando: al aplicarse un factor de atribución objetivo —artículo 1721 CCCN—, sólo podrán eximirse de responsabilidad quienes demuestren la existencia de una causa ajena —artículo 1722 CCCN— que interrumpa el vínculo causal.

III. Conclusión

Luego de este primer estudio sobre la responsabilidad civil por inteligencia artificial, a modo de conclusión podemos afirmar que se aplican las previsiones contenidas en los artículos 1757 y 1758 del Código Civil y Comercial de la Nación, y la garantía prevista en el artículo 11 de la ley n° 24.240, en el ámbito de los consumidores.

Dentro del campo de la inteligencia artificial encontramos una rama que está integrada por los vehículos autónomos, en cuyo caso, consideramos aplicable el artículo 1769 del Código Civil y Comercial de la Nación que remite a las normas sobre responsabilidad derivada de la intervención de cosas. No obstante ello, creemos que existen relevantes particularidades que presentan estos rodados, merecedoras de una legislación especial.

Bibliografía

AREÁN, B. (2012) *Juicio por accidentes de tránsito*, Tomo 4-A. Buenos Aires, Hammurabi, p. 741.

COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS DEL PARLAMENTO EUROPEO (2017) “Informe del 27/01/17 con recomendaciones a la Comisión Europea para creación de una directiva relativa a las normas de Derecho civil en materia de robótica”, consultado en [<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A8-2017-0005&format=XML&language=ES>] el 10/10/2017.

COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO (2017), “Dictamen del 31/05/17 sobre la «Inteligencia artificial: las consecuencias de la inteligencia artificial para el mercado único (digital), la producción, el consumo, el empleo y la sociedad», consultado en [<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016IE5369&from=ES>] el 10/10/2017.

CORVALÁN, J. (2017) “La primera inteligencia artificial predictiva al servicio de la Justicia: Prometea”, *La Ley*, cita online: AR/DOC/2520/2017.

GALDÓS, J. (2014) en LORENZETTI, R. (dir.) *Código Civil y Comercial de la Nación Comentado*, Tomo VIII. Buenos Aires, Rubinzal-Culzoni, p. 594.

MAZEAUD, H. (1976) *Lecciones de derecho civil*, Parte II. Buenos Aires, América Ejea, p.225.

SÁENZ, L. (2015) en HERRERA, M., PICASSO, S. Y CARAMELO, G. (dir.) *Código Civil y Comercial de la Nación Comentado*, Tomo IV. Buenos Aires, Infojus.

TRIGO REPRESAS, F. (2007) *Responsabilidad Civil–Doctrinas Esenciales: Responsabilidad Civil por riesgo o vicio de la cosa*, Volumen II. Buenos Aires, La Ley.

UGO, P. (2013) *The Laws of Robots, Crimes, Contracts and Torts, Law, Governance and Technology*. New York-London, Springer.