



Tesina de pregrado de la carrera de Derecho.

Responsabilidad del porteador en el transporte terrestre de mercaderías ante decisiones de Inteligencia Artificial.

Autores:

Ignacio Bascuñán Valdebenito

Sebastián Vega Marín

Profesor Guía:

Luis Felipe Peuriot Canterini

27 de diciembre del año 2025.

Índice.

<u>Resumen.</u>	Pág. 1
<u>Introducción.</u>	Pág. 2
<u>I.- Inteligencias Artificiales y su relación con el Derecho.</u>	
1. Inteligencia Artificial. Conceptos básicos para el análisis jurídico.	Pág. 5
2. Inteligencia artificial y Derecho Privado.	Pág. 6
2.1 Inteligencia Artificial y Responsabilidad Civil.	Pág. 7
2.2. Inteligencia Artificial y derecho contractual moderno	Pág. 8
3. Inteligencia Artificial en Ordenamientos Jurídicos Comparados.	Pág.8
3.1. El Caso de Argentina.	Pág. 8
3.2. El Caso de Brasil.	Pág. 9
3.3. El Caso de la Unión Europea.	Pág. 10
4. Inteligencia Artificial en el Ordenamiento Jurídico Interno.	Pág. 11
5. El vehículo autónomo. Conceptos básicos para el análisis jurídico.	Pág. 12
6. Los fallos de razonamiento.	Pág. 14
<u>II.- Del contrato de Transporte terrestre.</u>	
1. Relevancia del transporte.	Pág. 16
2. Conceptualización.	Pág. 17
2.1. Las partes en el contrato.	Pág.18
2.2. Las obligaciones del Porteador.	Pág. 19
2.2.1. Recibir las mercaderías y cargarlas según el uso de personas inteligentes.	Pág. 19
2.2.2. Conducir las mercaderías al lugar de su destino o efectuar la conducción.	Pág. 19
2.2.3. Conservar y custodiar las mercaderías.	Pág. 19
2.2.4. Entrega al consignatario.	Pág. 19

2.3. El consignatario.	Pág. 20
3. La responsabilidad en el contrato de transporte terrestre de mercaderías.	Pág. 21
3.1. Régimen de responsabilidad.	Pág. 21
3.2. Causales de exoneración en el contrato de transporte.	Pág. 22
3.3. Extinción de la responsabilidad.	Pág. 22
4. Inteligencia Artificial en el vehículo del porteador como herramienta.	Pág. 22

III.- La Conducción Autónoma y la Responsabilidad en el Contrato de Transporte Terrestre.

1. La Conducción Autónoma de vehículos de Transporte Terrestre de Mercaderías.	Pág. 24
1.1. El vehículo autónomo en Chile.	Pág. 25
2. La Responsabilidad Civil ante daños ocasionados por vehículos autónomos.	Pág. 25
2.1. Responsabilidad Civil ante daños provocados por vehículos autónomos en Chile.	Pág. 28
2.2. El principio de neutralidad tecnológica.	Pág. 28
3. La Conducción autónoma.	
Cuestionamientos respecto a las obligaciones del del Porteador.	Pág. 29.
3.1. Los fallos de razonamiento y el incumplimiento de la Debida Diligencia.	Pág. 30
3.2. Posibilidad de entender las decisiones de Inteligencia Artificial como Caso Fortuito.	Pág. 32
3.3. Posibilidad de imputar las decisiones de Inteligencia Artificial al Porteador.	Pág. 34

IV.- Consideraciones finales acerca del rol del Derecho frente al fenómeno de la conducción autónoma.

Pág. 36

V.- Conclusiones.

Pág. 37

VI.- Bibliografía.

Pág. 39

Resumen.

La integración de la Inteligencia Artificial (IA) en el transporte terrestre de mercaderías mediante vehículos autónomos plantea un desafío central a la responsabilidad contractual del porteador. Este trabajo aborda la forma en que la obligación esencial de transportar puede verse afectada por las decisiones de una IA, analizando la acción de demanda del consignatario y la posibilidad del porteador de alegar defensas como la debida diligencia o el caso fortuito ante las fallas del sistema. Además, se revisa la viabilidad de concebir la IA como un 'sujeto' con cierta autonomía decisoria. El análisis se aborda mediante una revisión de Derecho Comparado y de la normativa vigente en Chile, concluyéndose que el ordenamiento jurídico actual es insuficiente para abordar la especificidad de la IA en este tipo de contratos, por lo que las reglas de responsabilidad civil deben ajustarse al nuevo escenario en el transporte terrestre de mercaderías, siguiendo principios adecuados a la neutralidad tecnológica.

Palabras Clave: Inteligencia Artificial (IA); Vehículos autónomos; Contrato de transporte; Responsabilidad contractual; Transporte terrestre.

Abstrac.

The integration of Artificial Intelligence (AI) into the land transportation of goods via autonomous vehicles poses a central challenge to the contractual liability of the carrier. This paper addresses how the essential obligation of carriage may be affected by the decisions of an AI, analyzing the consignee's claim for damages and the possibility of the carrier raising defenses such as due diligence or fortuitous event in the face of system failures. Furthermore, the viability of conceiving AI as a 'subject' with a degree of decision-making autonomy is reviewed. The analysis is approached through a review of Comparative Law and of the current regulations in Chile. It is concluded that the current legal framework is insufficient to address the specificity of AI in this type of contract, requiring an adjustment of the rules of civil liability in this new scenario for the land transportation of goods, following principles appropriate to technological neutrality

Key Words: Artificial Intelligence (AI); Autonomous vehicles; Transport contract; Contractual liability; Land transport

Introducción.

“He pasado estos dos últimos días en concentrada introspección —dijo Cutie—, y los resultados han sido de lo más interesante. Empecé por un seguro aserto que consideré podía permitirme hacer. Yo, por mi parte: existo, porque pienso”.¹ Así comienza uno de los primeros razonamientos de una máquina escrita por Asimov en su cuento de ciencia ficción de 1941 “Razón”, pero lejos nos encontramos ya de la primera mitad del siglo XX y el raciocinio de las máquinas ya no parece pertenecer al mundo de la fantasía sino que a nuestra realidad.

En la actualidad la tecnología avanza a pasos agigantados, de manera que las novedades que las ciencias informáticas y robóticas traen invitan a reflexionar respecto de ciertas instituciones del Derecho que, en principio, estaban plenamente asentadas. Así, la irrupción del debate mundial relativo a cómo se incorporan al mundo jurídico las Inteligencias Artificiales (a partir de ahora IA o IA’s), desde hace ya un tiempo, viene a conmocionar a los investigadores del Derecho. Es un hecho, los vehículos autónomos son una realidad en muchas partes del mundo y la llegada de medios de transporte de mercaderías autónomos parece ser ya una situación, que vuelve preciso analizar cómo se enmarca la responsabilidad civil derivada del contrato de transporte terrestre frente a este nuevo escenario.²

Sabemos que estos medios de transporte de mercaderías están jugando un rol esencial por el volumen y la rapidez de movimiento de bienes. Por tanto, el enfoque principal es la obligación esencial del contrato de transporte, aquella obligación de hacer que asume el transportista, consistente en “conducir las personas o mercaderías de un lugar a otro”.³

Pensemos en el caso en que un transportador, cumpliendo su obligación contractual de transportar las mercaderías a su lugar de destino, ha decidido contratar y utilizar un dispositivo de IA que realice la conducción, entendiendo que una IA puede ser parte inherente del vehículo, como no serlo. En dicha hipótesis, cabe preguntarse qué ocurre si el dispositivo, producto de un error o una falla en el razonamiento aplicado en la conducción, lleva las mercaderías por una ruta inadecuada, lo que ocasiona un daño a las mercaderías o retarda su llegada en el lugar y tiempo convenidos ¿Cuenta el consignatario con alguna posibilidad de accionar en contra del transportador alegando un incumplimiento de éste, fundamentado en este fallo de la IA? ¿Podría el porteador alegar haber observado su debida diligencia en el cumplimiento de sus obligaciones impuestas por el contrato de transporte terrestre al incluir estos artefactos en su conducción? Y, a mayor abundamiento ¿existe la posibilidad de que el consignatario pueda accionar – basado en el estatuto de la responsabilidad civil extracontractual- en contra de alguno de los intervinientes en la cadena de producción de la IA respectiva?

¹ ASIMOV, Isaac: *Razón*, disponible en: <https://es.scribd.com/document/865803170/Razon-de-Asimov-en-PDF>, última visita 27.12.2025.

² FERNANDEZ, Javier: *Volvo dobla la apuesta de Elon Musk con el robotaxi y fabricará camiones autónomos*, disponible en: <https://www.economista.es/motor/noticias/13204937/02/25/volvo-dobla-la-apuesta-de-elon-musk-con-el-robotaxi-y-fabricara-camiones-autonomos.html>, última visita 27.12.2025.

³ SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial Tomo III*, Volumen 1. Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 2010. Pág. 95.

La presente tesina versará, entonces, acerca del Contrato de Transporte Terrestre, en específico a la obligación y deberes de una de las partes contratantes, el porteador, acarreador o transportador, en relación con el consignatario o destinatario, en el caso de utilizarse para el porteo vehículos autónomos. Vale decir desde ya que lo relativo a la última de las interrogantes planteadas en el párrafo anterior, a pesar de ser nuestra respuesta en principio positiva, es que su desarrollo en el presente proyecto será anecdótico en virtud de la extensión de este.

En lo relativo a las interrogantes restantes, el análisis jurídico, fundamentalmente se enfocará en la profundización de 1) El estándar de diligencia exigible al porteador y 2) La naturaleza jurídica de la obligación principal que asume el mismo. Pretendemos con este examen dar respuesta a por qué el transportista podría alegar haber empleado la debida diligencia en el cumplimiento de su obligación contractual, alegando que la utilización de un sistema de IA, óptimo, rectamente certificado y registrado, modularía la obligación principal que para aquél emana del contrato de transporte terrestre, flexibilizando el estándar de diligencia exigido para el acarreador en circunstancias que éste no tenga el control total de la conducción. Sin perjuicio de lo cual, cabe hacer presente, que los argumentos que contradicen la tesis planteada también serán abordados.

Para llevar a cabo este análisis, primero debemos ahondar en cómo conceptualizamos a las IA's. Sabemos que es un concepto abierto, y que cada autor que crea un texto sobre la materia comienza por plantear este problema y nunca de manera satisfactoria. Casi lo único en lo que no se difiere es en qué la noción de IA engloba muchas subáreas, tales como aprendizaje automático, robótica y ejecución, sustitución completa de tareas humanas y, en general, la emulación de la inteligencia propia del ser humano.⁴ En cuanto a la doctrina jurídica propiamente tal, la mayor parte de las definiciones que se aportan sobre el tema suelen ser de dos tipos, o centradas en las facultades de los seres humanos; o racionalistas, en el sentido que vinculan la inteligencia a cierta capacidad de actuar racionalmente. En dicho sentido, si bien el enfoque de la tesina no buscará adentrarse específicamente en el problema relativo a la caracterización de las IA's intentará, al menos someramente, entregar algunas respuestas al cuestionamiento. Puesto que de él dependerá el cómo entendemos lo que se ha denominado errores o fallas de razonamiento de la IA.

Sin perjuicio de que optamos por una definición antropocentrista, adelantamos brevemente que, pese al esfuerzo de los legisladores comparados se trata de categorizar y clasificar a las IA's para en un futuro tratarlas con distinto objeto, el régimen aplicable es, en esencia, el mismo régimen de responsabilidad contractual, sin necesidad de una potente innovación jurídica. Sin perjuicio de lo anterior, creemos que el legislador nacional, debe tener particular cuidado al regular las consecuencias derivadas de las decisiones tomadas por vehículos de conducción autónoma.

⁴ FAVIER DUBOIS, Eduardo: *Inteligencia Artificial Robótica y Derecho Comercial: Panorama, Impactos y Desafíos*, disponible en: <https://favierduboisspagnolo.com/tecnologias-disruptivas/inteligencia-artificial-y-derecho-comercial/>, última visita 27.12.2025.

Finalmente cabe destacar el cuestionamiento relativo a la existencia de un problema jurídico-económico mayor, derivado de la aparición de estas nuevas formas de conducción, relativo a la adaptabilidad del medio productivo y de las políticas públicas que incidan en él, donde la ley probablemente deberá unir la responsabilidad en el transporte a políticas de recaudación fiscal, forzando elementos propios del contrato (y su indudable naturaleza convencional privada) para protección pública⁵. En ese sentido es que en el presente texto se analizarán figuras legislativas de países sudamericanos como también el modelo adoptado por la Unión Europea.

No obstante, adelantamos que, atendido a sus limitaciones de extensión, la presente Tesina abordará el contrato de transporte terrestre de mercaderías por rutas, excluyendo a los otros contratos de transporte. Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que, los problemas suscitados a raíz de la implementación de IA para la conducción, ya sea del vehículo, nave, ferrocarril u otro medio de transporte, se aprecian en los otros ya señalados. Los matices del problema de responsabilidad son similares en todo transporte terrestre, ya sea de mercaderías o de pasajeros; y, en relación con responsabilidad en transporte aeronáutico o marítimo propiamente tal, como mencionamos, existen normas sectoriales distintas.⁶

Por tanto, para un íntegro análisis, la presente tesina se compondrá de cuatro grandes apartados, correspondientes a I) Inteligencias Artificiales, donde analizaremos cómo conceptualizarlas, su regulación en el derecho comparado y el ordenamiento jurídico chileno, cuándo se entiende que estamos jurídicamente ante una decisión de un sistema de IA y en qué consiste esta misma dentro del transporte. II) El Contrato de Transporte Terrestre, capítulo cuyo fin es mixturar el concepto de IA con las obligaciones de los contratantes y entender en qué lugar o etapa del contrato nos encontramos cuando ocurre un posible fallo. III) La Conducción Autónoma y la Responsabilidad en el Contrato de Transporte Terrestre, unificando ambos conceptos previos y analizando cómo el mundo ha extrapolado el asunto de “cómo responde el vehículo en determinada situación” a la nueva categoría de vehículos que puede (o no) preverse cómo actuará; IV) finalmente un apartado de reflexión a propósito de la denominada “conducción autónoma” y las conclusiones acerca de la problemática que los sistemas de Inteligencia Artificial representan.

Concluyentemente, indicamos que las reglas que nuestro Derecho ofrece son en esencia insuficientes ante la especificidad de las ciencias de la robótica e IA. Lo anterior teniendo en consideración el contexto de nuestro derecho de contratos que es eminentemente tradicional, por lo que las reglas de responsabilidad civil reguladas con ocasión al contrato de transporte terrestre de mercaderías en relación con la figura del porteador deberán ajustarse a este nuevo escenario. Aquellas normas de carácter sectorial, en definitiva deberán ceñirse al principio de

⁵ VALERO-MATAS, Jesús y DE LA BARRERA, Angie: “El Coche Autónomo ¿Un Futuro Mejor?”. En: *Sociología y tecnociencia: Revista digital de sociología del sistema tecnocientífico*. N°1. 2020. Págs. 150 y s.s.

⁶ Véase: URTUETA, Eduardo: Los Buques Autónomos y la Responsabilidad del porteador. En: *Revista electrónica de Derecho de la Universidad de La Rioja*, REDUR, N° 20, 2022. Págs. 59 y s.s.; Véase: NIESTADT, María; DEBYSER, Ariane; SCORDAMAGLIA, Damiano; y PAPE, Marketa: *Artificial Intelligence in Transport*, disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/635609/EPRS_BRI\(2019\)635609_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/635609/EPRS_BRI(2019)635609_EN.pdf) *transport*, última visita 27.12.2025.

No obstante lo anterior, es preciso, hacer presente una conceptualización más técnica de la cuestión para un mejor entendimiento. Así podemos señalar que IA puede describirse como un sistema de software y hardware que pretende emular al razonamiento humano con el objeto de hacer informes, predicciones, recomendaciones y/o decisiones que influyan en entornos reales o virtuales.¹¹

Por su parte la Política Nacional de IA promulgada por el Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación el 11 de abril del año 2024, en sintonía con la definición propuesta por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (desde ahora OCDE), la define como “un sistema computacional que, en función de objetivos explícitos o implícitos, infiere, a partir de los datos de entrada que recibe, cómo generar resultados tales como predicciones, contenidos, recomendaciones o decisiones que [pueden] influir en entornos físicos o virtuales. Los distintos sistemas de IA varían en sus niveles de autonomía y capacidad de adaptación tras la implementación.”¹²

2. Inteligencia artificial y Derecho Privado.

Irrefutable e incuestionable pareciese ser ya hoy, que el fenómeno de la o las inteligencia (s) artificial (es), debido a la interacción creciente entre humanos y sistemas autónomos, a su rápido avance y trascendencia en el uso diario, trae consigo y con su avance un incremento exponencial de riesgos, y así, casi como una obligación ético-moral subyacente, los ordenamientos jurídicos de todo el mundo buscan prevenir daños ocasionados a las personas y a sus bienes. Siguiendo la misma línea, también se habla de daños a la protección de datos, a la privacidad, a la dignidad, a la justeza y legitimidad; y es decir, existe también una gran parte de la doctrina cuyo interés se avoca en el resguardo de derechos fundamentales en tiempos de IA y en cómo compatibilizar la implementación de estos sistemas con el Estado de Derecho. Sin embargo, nuestro estudio, sin dejar de considerar que el concepto de IA, al relacionarlo con el derecho contiene aspectos susceptibles de relativización, se alejará de visiones ético-filosóficas que apuntan al rol de los poderes del Estado o transformaciones profundas basadas en el espíritu detrás de las normas, y se relacionarán solo las premisas normativas ya existentes en el derecho actual, con sus principios inspiradores ya vigentes, y siguiendo la lógica que el mismo derecho privado ya posee.¹³

Así, para preguntarnos la correlación entre Derecho e IA, nos preguntaremos a grandes rasgos, ¿Se han incorporado casos relativos a IA a los distintos ordenamientos jurídicos?

¹¹ FAVIER DUBOIS, Eduardo: *Inteligencia Artificial Robótica y Derecho Comercial: Panorama, Impactos y Desafíos*, disponible en: <https://favierduboisspagnolo.com/tecnologias-disruptivas/inteligencia-artificial-y-derecho-comercial/>, última visita 27.12.2025.

¹² Política Nacional de Inteligencia Artificial, Diario Oficial de 28.01.2025.

¹³ En el mismo sentido: ATIENZA NAVARRO, Ma. Luisa: *Daños causados por inteligencia artificial y responsabilidad civil*. Atelier, Barcelona, 2022. Pág. 100 y s.s.; Torres Manriquez, Jorge; De Carli, Ana Alis; Fachin, Zulman; Fachin, Jéssica y Sannikova, Larisa. “Tratado de inteligencia artificial, ciberdelincuencia y derecho digital. Desde el umbral de la transmutación de los sistemas jurídicos”. Ediciones jurídicas de Santiago, Santiago de Chile, 2023. Págs. 39 y s.s.

¿Cómo han ido cambiando los ordenamientos para incluir nuevos supuestos o actores, como lo es una IA? ¿Qué estrategias han seguido los Estados para regular la incorporación de las IA's?

Para posteriormente, revisar el impacto que ha tenido en nuestro país, y la predisposición que existe ante la inminente aparición de fenómenos que incluyan daños ocasionados (directa o indirectamente) por (el uso de) IA. Adelantamos que, para determinar la relación de IA y derecho, desde el punto de vista del derecho privado, o más específicamente del derecho contractual, por su naturaleza, será menester revisar cada concepto uno a uno, observar su manera de ser regulado y así, relacionarlo al contrato de transporte terrestre, al cual nos referiremos al detalle en el capítulo siguiente.

2.1 Inteligencia Artificial y Responsabilidad Civil

Ahondar en el presupuesto de “cómo se responde” cuando se producen daños mediante el uso, implementación, designación o asignación de una IA abre un abanico demasiado extenso de posibilidades. Por de pronto, una primera disquisición se refiere a determinar el apropiado sistema de imputabilidad general para la responsabilidad civil contractual y extracontractual. Si bien cada Estado puede llegar a optar por sistemas muy distintos unos de otros, los principales responden a instituciones clásicas del derecho civil: responsabilidad objetiva, ya sea por creación de riesgo o por aprovechamiento de “quién se sirve de la IA”; responsabilidad subjetiva o por culpa, con distintos modos de entender el deber de cuidado. En Europa se ha planteado utilizar un sistema directo de responsabilidad del proveedor, aquello que llaman “por productos defectuosos”. Entre otras, algunas soluciones innovadoras que no han prosperado proponen homologar las inteligencias artificiales a los esclavos, crearles una personalidad jurídica digital o, directamente, reconocerlas atribuyéndole personalidad jurídica propiamente tal.¹⁴

En los próximos párrafos nos referiremos a los intentos regulatorios por parte de algunos Estados en materia de IA (incluyendo al Estado Chileno), a los denominados vehículos de conducción autónoma y algunos modelos de responsabilidad civil. Como acotación, cabe mencionar que los sistemas propuestos sobre responsabilidad civil son demasiado generales y en caso alguno hacen menciones específicas en materia de relaciones contractuales entre particulares. Por otra parte, resaltamos que intentar regular los sistemas de IA apareja una dificultad, cual es “¿qué tipo de régimen hacemos aplicable?” Si optamos por un régimen de responsabilidad civil por culpa, existen problemas en relación con la determinación de la relación de causalidad y la imputabilidad, principalmente por algunas características de la IA que dificultan la aplicación de las reglas generales, las cuales pasamos a exponer siguiendo a Atienza.

- a) Complejidad, principalmente por una combinación de hardware y software que crean los ecosistemas digitales, donde no podemos llegar a saber con

¹⁴ ATIENZA NAVARRO, Ma. Luisa: *Daños causados por inteligencia artificial y responsabilidad civil*. Atelier, Barcelona, 2022. Págs. 83 y s.s.

precisión qué sistema respondió y qué actuar humano está detrás de ese sistema mismo;

- b) Conectividad, por cómo la IA se dota de datos mediante internet, lo que hace que los datos no siempre pertenezcan a una entidad conocida. Por ejemplo, si colisionan distintos vehículos autónomos que funcionan con los mismos mapas de carretera, y si se producen daños, difícilmente llegaremos al primer vehículo que presentó un fallo;
- c) Opacidad, el autoaprendizaje del robot crea un espacio de decisiones que muchas veces ni siquiera quienes han creado el algoritmo pueden entender; y, respecto a este mismo punto,
- d) Autonomía, que permite a los sistemas aprender de las experiencias, aumentando su imprevisibilidad. De hecho, ésta es la característica más disruptiva, ya que las reglas clásicas del Derecho de daños parten de una concepción antropocéntrica y no bajo la idea de un dispositivo no humano que auto aprenda y adopte decisiones por sí mismo.¹⁵

2.2. Inteligencia Artificial y derecho contractual moderno

No solo es asunto de determinar la responsabilidad en contextos de obligaciones siguiendo el clásico modelo abstracto del contrato como fuente de obligaciones, sino que debemos entender el contrato de transporte terrestre de mercaderías como un contrato en evolución y ya inmerso en aquello que la doctrina ha llamado “nuevo derecho de la contratación”. Este último hace referencia a entender el contrato desde un punto de vista jurídico-económico, integrando también la multiplicidad de propósitos, y mostrando una dimensión más pragmática del mismo. Bajo este modelo es posible identificar obligaciones primordiales, distinguiéndolas de las obligaciones funcionales. Las primeras son las que efectivamente permiten la satisfacción de los intereses de las partes, mientras que las segundas son las que posibilitan el cumplimiento de las primeras. Esta clasificación importa puesto que al analizar el contrato de transporte terrestre de mercaderías debemos de identificar su fin, sus elementos y su contenido para determinar en qué etapa, situación o componente del vínculo contractual, la incidencia del actuar de una IA afecta el cumplimiento.¹⁶

3. Inteligencia Artificial en los Ordenamientos Jurídicos Comparados.

En el presente apartado se analizarán, de manera general, los avances realizados en estas materias en países de la región y en general los avances realizados por la OCDE,

¹⁵ Atienza Navarro, Ma. Luisa ob. cit., págs. 55 y s.s.

¹⁶ OPAZO GONZALEZ, Mario: algunas consideraciones en torno al contrato de transporte marítimo bajo régimen de conocimiento de embarque chileno desde la perspectiva del nuevo derecho de la contratación, disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-80722019000100033&lng=en&nrm=iso&tlng=en, última visita 27.12.2025.

adelantando desde ya que ninguno cuenta con una ley integral que regule el t3pico de la IA o con modificaciones a sus respectivos contratos de transporte que traten el asunto que nos atañe.

3.1. El Caso de Argentina.

Argentina es una naci3n particularmente adelantada o interesada en estas materias. As3, una de las primeras iniciativas sobre IA fue elaborada hacia el final del gobierno presidido por Mauricio Macri (2015-2019), espec3ficamente entre 2018 y 2019, y llev3 por t3tulo “Plan Nacional de Inteligencia Artificial” (ArgenIA, 2019), que signific3 una descripci3n general de c3mo entender la IA.¹⁷

Por otro lado durante el gobierno de Alberto Fern3ndez, y por la Resoluci3n N390 de noviembre de 2021, el entonces Secretario de Asuntos Estrat3gicos, Gustavo Beliz, cre3 el Programa de Inteligencia Artificial, dentro de la3rbita de la Direcci3n Nacional de gesti3n del Conocimiento, Subsecretar3a del Conocimiento para el Desarrollo, dentro de la Secretar3a de Asuntos Estrat3gicos de la Presidencia de la Naci3n. El programa, tal como es expresado en la Resoluci3n 90, naci3 con el objetivo de brindar apoyo al Consejo Econ3mico y Social para el desarrollo de actividades vinculadas a la promoci3n de IA (Secretar3a de Asuntos Estrat3gicos, 2021).¹⁸

Argentina tambi3n firm3 su adhesi3n al Pacto Global de Inteligencia Artificial (GPAI, por sus siglas en ingl3s). El GPAI se constituy3 como una iniciativa con participaci3n de m3ltiples actores (cient3ficos, industriales, sociedad civil, gobiernos, organismos internacionales, academia) con la finalidad de cooperar y tender puentes entre la teor3a y la pr3ctica de la IA. El GPAI procura, adem3s de financiar investigaciones y actividades aplicadas a las IA, el respeto de los derechos humanos, la inclusi3n, la diversidad, la innovaci3n y el crecimiento econ3mico.¹⁹

Por 3ltimo, recientemente se dict3 el Decreto 196/25 del Gobierno de Argentina que en sus Considerandos expresamente se3ala que los avances en la tecnolog3a de los veh3culos aut3nomos proveen una oportunidad de mejora en la calidad de vida de los argentinos, permitiendo transformar las horas de manejo en horas de descanso, entretenimiento o trabajo, adem3s de la potencial reducci3n de la siniestralidad vial.²⁰

En el caso de Argentina los textos jur3dicos en particular responden a pol3ticas p3blicas, que como veremos a estas alturas son el corolario en esta materia.

3.2. El Caso de Brasil.

Es importante resaltar a Brasil, toda vez que fue el primer pa3s de la regi3n en proponer una reglamentaci3n para la IA. As3 el d3a 10 de diciembre del a3o 2024 el Senado Federal aprob3 el proyecto de ley 2.338/23 que establece normas generales de car3cter nacional para la gobernanza responsable de los sistemas de IA en Brasil, con el objetivo de proteger los

¹⁷ VARCELLI, Ariel: “Regulaciones e inteligencias artificiales en Argentina”. En: *InMediaciones de la Comunicaci3n*, Universidad ORT Uruguay, N3 1, 2024. P3g. 111.

¹⁸ *3bidem*. P3g. 112.

¹⁹ *3bidem*. P3g. 114.

²⁰ Decreto 196/2025, de 17.03.2025.

derechos fundamentales, fomentar la innovación responsable y la competitividad, así como garantizar la implementación de sistemas seguros y confiables, en beneficio de la persona humana, del régimen democrático y del desarrollo social, científico, tecnológico y económico. En síntesis el proyecto busca establecer las reglas que han de regir el desarrollo de sistemas de IA que, además de asegurar una IA responsable, debe necesariamente garantizar el respeto de los derechos de quienes, con sus obras y prestaciones, hacen posible el desarrollo de modelos de IA.²¹

Por su parte durante el año 2021 se desarrolló la Estrategia Brasileña de IA (EBIA) asume el papel de orientar las acciones del Estado brasileño a favor del desarrollo de acciones, que estimulen la investigación e innovación de IA, así como también su uso ético. Todo en sintonía con las directrices de la OCDE.²²

Finalmente, existe el Plan Nacional de Inteligencia Artificial (PBIA), consistente en un plan nacional coordinado por el Ministerio de Ciencia, tecnología e innovación y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de Brasil, destinado a posicionar a Brasil en la vanguardia del desarrollo de IA.²³

Nuevamente se responde a políticas públicas.

3.3. El Caso de la Unión Europea.

Por su parte en la Unión Europea cabe tener presente la Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de febrero de 2017, con recomendaciones destinadas a la Comisión sobre normas de Derecho civil sobre robótica. La Resolución del Parlamento versa sobre normas de Derecho civil sobre robótica, aborda la necesidad de establecer un marco jurídico y ético coherente a nivel de la Unión Europea para regular el desarrollo y uso de la robótica y la IA. El documento reconoce que la creciente autonomía de los robots, definida como su capacidad para tomar decisiones y aplicarlas sin control externo, plantea desafíos fundamentales a las normativas tradicionales sobre responsabilidad. Se destaca que, a mayor autonomía y capacidad de aprendizaje, más complejo resulta atribuir la responsabilidad por daños a un agente humano específico como el fabricante, el operador o el propietario, lo que evidencia las insuficiencias de los regímenes de responsabilidad civil vigentes, tanto contractuales como extracontractuales.²⁴

No obstante más allá de la responsabilidad civil, el texto subraya la importancia de incorporar principios éticos desde la fase de diseño, proponiendo una "Carta sobre robótica"

²¹ Proyecto de ley 2.338/23, de 10.12.2024, artículo 1.

²² SANTOS DIVINO, Sthéfano: "Estratégia Brasileira De Inteligência Artificial (EBIA) Y Políticas Públicas: Propostas Para Efectivização De Los Ejes Legislación, Reglamentación Y Uso Ético Y Gobierno De IA". En: *E-legis*, Brasília, 2022. Págs. 46 y s.s.

²³ Ver: Ministério da ciência, tecnologia e inovação: *IA para bem de todos*, disponible en: plano-brasileiro-de-inteligencia-artificial-pbia_vf.pdf, última visita 27.12.2025.

²⁴ European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL)), disponible en: <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/13fd56d0-8a65-11e8-ac6a-01aa75ed71a1> (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017IP0051>), última visita 27.12.2025.

que incluye un código de conducta para ingenieros y directrices para comités de ética, Se enfatiza la necesidad de proteger derechos fundamentales como la privacidad y la protección de datos, así como garantizar la seguridad y la transparencia de las decisiones algorítmicas.

Repetimos la misma conclusión de los dos casos anteriores, en el sentido que tanto este caso, como el de Argentina y Brasil, se responde a políticas públicas y en ningún caso a normas específicas a propósito del contrato de transporte terrestre.

4. Inteligencia Artificial en el Ordenamiento Jurídico Interno.

En nuestro país no existe una ley general y sistemática que regule de manera integral el uso de las Inteligencias Artificiales. No obstante es claro el interés a nivel nacional en avanzar en la construcción de un marco normativo para estos sistemas; vale saber principalmente que Chile tiene:

1. Política Nacional de Inteligencia Artificial. El objetivo de la política es fomentar el uso ético y responsable de esta tecnología como un pilar para el nuevo modelo de desarrollo sostenible del país. Para ello, la estrategia se estructura en tres ejes centrales: 1) Factores Habilitantes, destinado a fortalecer el talento, la infraestructura tecnológica y la gobernanza de datos; 2) Desarrollo y Adopción, que impulsa la investigación y la integración de la IA en los sectores público y privado; y 3) Gobernanza y Ética
2. La resolución exenta número 372 del Consejo para la Transparencia, promulgada el 12 de agosto del año 2024, que aprueba las recomendaciones para la transparencia algorítmica.
3. Decreto 4 del ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación promulgado el 26 de febrero del año 2024, que autoriza comisión al extranjero y pago de gastos asociados de la subsecretaría de ciencia, tecnología, conocimiento e innovación.

Por su parte vale destacar, entre otros, los siguientes proyectos de ley:

1. Boletín N° 16.821-19. Tiene por objeto promover la creación, desarrollo, innovación e implementación de sistemas de IA al servicio del ser humano, que sean respetuosos de los principios democráticos, el Estado de Derecho y los derechos fundamentales de las personas frente a los efectos nocivos que determinados usos pudieran irrogar. Sobre este proyecto en particular ahondaremos más adelante.
2. Boletín N° 15935-07. Aquel Busca introducir modificaciones al Código Penal con el objeto de sancionar el mal uso de IA, modificando los artículos 468 y 469 del cuerpo normativo ya señalado.
3. Boletín N° 17810-19. En este caso, se busca establecer exigencias relativas a las Inteligencias Artificiales que tengan por objeto crear imágenes

4. Boletín N° 17112-19. Proyecto que tiene por objeto velar por el pleno respeto de los derechos fundamentales de los seres humanos, mediante el establecimiento de las limitaciones para prevenir efectos dañinos o indeseados, por parte de la IA, que alteren el desenvolvimiento natural y la vida diaria de los individuos o sus comunidades
5. Boletín N° 15869-19. El proyecto tiene el objetivo de establecer un marco jurídico en lo que respecta al desarrollo, comercialización, distribución y utilización de los sistemas de IA, asegurando la protección de los derechos fundamentales garantizados por el Estado de Chile

En síntesis de lo anterior, en el ordenamiento jurídico chileno no existe una ley general y sistemática que regule de manera integral el uso de la IA, como tampoco modificaciones relativas al contrato de transporte terrestre de mercaderías, pasaje, marítimo y otros. No obstante, se observa un claro interés a nivel nacional por desarrollar un marco normativo, lo cual se manifiesta, por una parte, en la existencia de normativa administrativa fragmentaria que aborda aspectos específicos. Entre estas, como ya vimos, se encuentran la Política Nacional de IA, la Resolución Exenta N° 372 del Consejo para la Transparencia sobre transparencia algorítmica, la Resolución Exenta N° 1304 del Ministerio del Trabajo relativa a plataformas digitales, la Resolución Exenta N° 286 del Ministerio de Transportes y el Decreto 4 del Ministerio de Ciencia. Por otra parte, esta tendencia se refleja en diversas iniciativas legislativas en tramitación que buscan crear un marco jurídico más completo. Proyectos como los boletines N° 16.821-19, N° 17112-19 y N° 15869-19 apuntan a establecer un marco general para el desarrollo y uso de la IA, con un fuerte énfasis en la protección de los derechos fundamentales

5. El vehículo autónomo. Conceptos básicos para el análisis jurídico.

En Chile, como ya se adelantó, no existe una regulación explícita respecto de los tópicos que apareja la aparición de las IA y muchos menos los vehículos autónomos. Sin embargo, y a pesar de no ser un texto legal, el Ministerio de Energía, a través de la Plataforma de Electromovilidad se ha pronunciado al respecto, señalando que un vehículo autónomo es aquel que cuenta con las tecnologías para poder llevar a un usuario de un punto a otro en la ruta deseada, sin necesidad de la intervención humana en la conducción. Aquello significa que el vehículo puede imitar las habilidades humanas de manejo y control. Esto es posible a través de sensores, radares, GPS y visión computarizada que permiten al vehículo desplazarse de forma segura en la ruta e interpretar señaléticas relevantes y obstáculos. Existen 5 niveles de autonomía, donde el nivel 5 es la autonomía total. Lo anterior, empero es con ocasión a experiencias obtenidas por el Ministerio en el transporte de pasajeros.²⁵

Es importante señalar, que en materia extranjera, según un estudio preliminar de la Administración Nacional de Seguridad en el Transporte (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA) y del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (Department

²⁵ MINISTERIO DE ENERGÍA: *Vehículos de Conducción Autónoma*, disponible en: <https://energia.gob.cl/electromovilidad/modelos-de-negocios/conduccion-autonoma-para-vehiculos-electricos>, última visita 27.12.2025.

of Transportation, DOT), por vehículos autónomos se entiende «aquellos vehículos en los que al menos algún elemento de la función crítica de su control y seguridad (como dirección, aceleración o frenado) ocurren sin la intervención directa del conductor».²⁶

El mismo documento, y en el mismo sentido que el ya mencionado Ministerio de Energía, clasifica los vehículos en cinco niveles de automatización. “Nivel 0 (sin automatización) se refiere a aquellos vehículos en que el conductor tiene control absoluto en todo momento y es el único responsable de monitorear y operar. El nivel 1 (automatización de funciones específicas) corresponde a aquellos vehículos en que el conductor conserva en general el control, pero puede voluntariamente delegar una o más funciones específicas al sistema automatizado —por ejemplo el control de cruce, freno automático o el sistema para conservar el carril—. El nivel 2 (función automatizada combinada) dice relación con que el vehículo asume el control de al menos dos funciones específicas y que operan conjuntamente para relevar al conductor de dichas funciones. El nivel 3 (automatización parcial de la conducción) responde a aquel nivel de automatización en el cual el conductor puede confiar plenamente todas las funciones críticas del vehículo al sistema bajo ciertas condiciones ambientales y de tráfico. En caso de que las condiciones cambien, el conductor ocasionalmente deberá retomar el control manual del vehículo de una manera no inmediata y luego de ser alertado por el sistema. En este nivel, el conductor no debe estar monitoreando el camino de manera constante mientras el vehículo conduce. Por último, el nivel 4 (automatización completa de la conducción) dice relación con un sistema capaz de ejecutar todas las funciones críticas de manejo y seguridad por sí solo durante todo un trayecto, así como monitorear el camino constantemente. No se espera que el conductor esté disponible para retomar el control del vehículo en ningún momento.” Pese a que algunas legislaciones separan el nivel 4 en dos, o agregan un nivel 5.²⁷

Finalmente y en ratificación a todo lo expuesto cabe tener presente lo señalado por Leticia Anicet toda vez que “los vehículos autónomos son relevantes para la implementación de tecnologías en entornos urbanos, industriales y rurales, para el transporte de carga y de personas. Esta aplicación de la IA también se utiliza en la infraestructura, considerando la reducción de riesgos humanos, errores técnicos de acoplamiento, identificación de peligros, así

²⁶ Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras (NHTSA), Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT), “DOT HS 812442, Sistema de conducción automatizada 2.0: una visión para la seguridad” (septiembre de 2017).

²⁷ BAUMANN, Martina; Brändle, Claudia; COENEN, Christopher; ZIMMERM, Silke: *Taking responsibility: A responsible research and innovation (RRI) perspective on insurance issues of semi-autonomous driving*, disponible en <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856417310212#:~:text=In%20this%20paper%2C%20we%20propose%20a%20concept%20of,this%20special%20issue%2C%20we%20concentrate%20on%20semi-autonomous%20driving>, última visita 27.12.2025; En un mismo sentido ANICET LISBOA, Leticia: “*Inteligência artificial e regulação dos veículos autônomos no setor de mineração do Brasil*”. En: Vigliani, Angelo: *Tratado de Inteligencia Artificial y Derecho en el nuevo milenio*, Ediciones Olejnik, Santiago de Chile, 2022. “Note-se que existem níveis de autonomia de acordo com o grau de utilização de IA, ou seja, o nível zero significaria que um humano controla os sistemas, no nível 1 constata-se uma função limitada pelo computador, como velocidade ou frenagem. Seguidamente, no nível 2 a autonomia garante a execução automática de mais funções, enquanto no nível 3 o automóvel realiza diversas funções automáticas de segurança. No nível 4 o veículo possui direção sem motorista, mas há casos em que o humano deve participar. Por fim, no nível 5 o veículo é completamente autônomo.

como, a largo plazo, sin interferencia humana, significa para las sociedades empresariales una reducción de costos y un aumento de la lucratividad”.²⁸ Aquello será analizado en su debida oportunidad en los capítulos II y III.

6. Los fallos de razonamiento.

Para determinar cuál es la naturaleza de un acto emanado, o una conducta realizada por una IA, la ciencia otorga varias propuestas, existiendo dos principales; a saber:

- A. La distinción entre IA fuerte e IA débil; y
- B. Los denominados “sistemas expertos”; que a su vez distingue los “modelos *conexionistas y de redes neuronales*”, y los “modelos de *procesamiento simbólico*”.

En resumidas cuentas, ambas distinciones explican un presupuesto similar. La IA débil apunta a un sistema de inteligencia basados en algoritmos deterministas y simbólicos, cuya salida de datos está controlada por los datos que se le entregan (por ejemplo, el uso de *Big Data*), el robot ha sido programado para decidir, y decide. En cuanto a IA fuerte, el robot decide aunque no sea programado para aquello, la red aprende a asociar modelos de entrada a los de salida. En cada salida, la experiencia del robot hace que la tasa de errores descienda progresivamente, como lo haría una red neuronal humana. Esta última característica, que implica que el desarrollo del mecanismo disparador de decisiones sea independiente a las órdenes del programador, lo comparte con el modelo “conexionista y de redes neuronales”, modelo basado en emular las redes neuronales del cerebro, conectando una IA con otra para actuar en conjunto recopilando y analizando información.²⁹

Y, en cambio, el modelo de pensamiento simbólico se trata de un modelo capaz de procesar símbolos, signos y manipularlos interferencial y deductivamente, tal como el pensamiento humano con el entorno externo, definición casi idéntica a la de una IA débil.³⁰

En lo que respecta a jurisdicción, siguiendo principalmente la teoría de decisiones de la “IA”, la Unión Europea en el año 2020 propuso la sustitución de la terminología inteligencia artificial por “toma de decisiones automatizada”, describiendo la situación en la que un usuario delega total o parcialmente una decisión mediante un programa de datos, o un servicio que luego utiliza modelos ejecutados automáticamente.³¹ Esto sumado a otros ordenamientos que han optado por definir la automatización como predicciones, inferencias o decisiones

²⁸ Anicet Lisboa, Leticia ob. cit., pág. 379. Traducción libre.

²⁹ ATIENZA NAVARRO, Ma. Luisa: *Daños causados por inteligencia artificial y responsabilidad civil*. Atelier, Barcelona, 202. Págs. 70 y s.s.

³⁰ MARTINEZ BHENA, Goretty: La inteligencia artificial y su aplicación al campo del Derecho, disponible en: <https://corteidh.or.cr/tablas/r30570.pdf>, última visita 27.12.2025. Págs. 827 y s.s.

³¹ ATIENZA NAVARRO, Ma. Luisa: *Daños causados por inteligencia artificial y responsabilidad civil*. Atelier, Barcelona, 202. Pág. 46

informadas (más conocido como " machine learning") nos lleva a hablar de que, si bien es cuestionado si un sistema informático puede llegar a emular el razonamiento, característica propia del ser humano, ya a estas alturas los objetivos de la investigación e implementación de la IA permiten comprender la conformación de los procesos de razonamiento que influyen en cualquier desarrollo, e implementar dichos mecanismos a escenarios concretos, de la misma manera que lo haría la inteligencia humana.³²

Autores que incluso son críticos respecto de la semejanza que se quiere dar entre la IA y la humana, admiten que las decisiones principales que una máquina toma se hacen puramente por "razonamiento lógico"; y si bien éste dista mucho de aquello que han denominado "razonamiento por conciencia" o "autoconciencia", reconocen explícitamente que la memoria del robot les permite decidir y/o razonar.³³

Dentro de la misma Unión Europea, expertos indican que las inteligencias artificiales ya logran reproducir de forma autónoma las funciones cognitivas humanas base, incluida la captación de datos y formas de comprensión y adaptación (solución de problemas, razonamiento y aprendizaje automáticos).³⁴

Cuando hablamos de que una IA podría fallar al "razonar", estamos afirmando que, el aprendizaje automático, de eje principalmente estadístico, utiliza métodos de detección de patrones o parámetros preestablecidos cuya relevancia se asume desde un cúmulo de grandes datos acumulados. La clasificación y examinación de datos es tan dinámica, que muchas veces puede apartarse de la realidad cualitativa.

Parece ser altamente probable que los sistemas de aprendizaje autónomo no logren considerar la casuística propia de otras ciencias; por lo que muchas veces el operador de esta IA debe tener cierta experticia. En el contrato de transporte terrestre, esto tendrá gran implicancia con el tipo de vehículo y su respectiva IA implementada.

En síntesis, el presente capítulo ha establecido las bases conceptuales y el panorama regulatorio de la IA y elementos necesarios para el posterior análisis entregado en los capítulos siguientes. Se constató que, si bien la doctrina ha identificado obstáculos significativos para la responsabilidad civil, como la opacidad y la autonomía, el análisis comparado demuestra un esfuerzo activo en el continente por regular la materia. Finalmente se acotó con el objeto de estudio al vehículo autónomo y se definió el "fallo de razonamiento" como una desviación del aprendizaje automático. Todo lo anterior con el objeto de entregar los elementos necesarios para un correcto entendimiento de las problemáticas de fondo relativas a la interacción del vehículo autónomo con el Contrato de Transporte Terrestre.

³² TORRES MANRIQUEZ, Jorge; De Carli, Ana Alis; Fachin, Zulman; Fachin, Jêssica y Sannikova, Larisa. "Tratado de inteligencia artificial, ciberdelincuencia y derecho digital. Desde el umbral de la transmutación de los sistemas jurídicos". Ediciones jurídicas de Santiago, Santiago de Chile, 2023. Págs. 39 y s.s.

³³ ATIENZA NAVARRO, Ma. Luisa: *Daños causados por inteligencia artificial y responsabilidad civil*. Atelier, Barcelona, 2022. Pág. 205.

³⁴ Comité Económico y Social Europeo. Dictamen sobre "Inteligencia artificial: anticipar su impacto en el trabajo para garantizar una transición justa" (2018/C 440/01).

II.- Del contrato de Transporte terrestre.

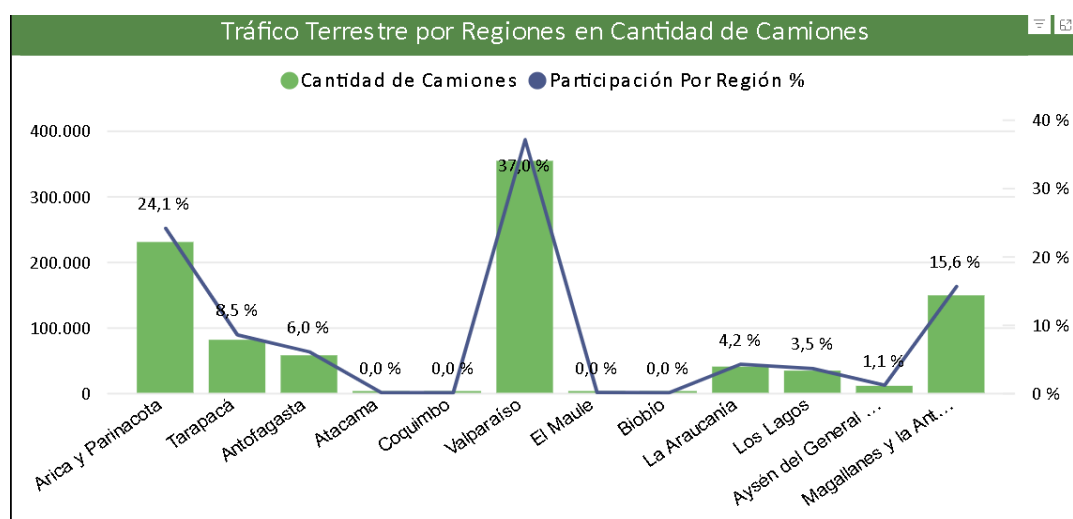
1. Relevancia del Transporte.

Desde luego que el transporte es una actividad productiva. En ese sentido implica el uso de los servicios de quienes lo efectúan y por ende un aumento del valor de las cosas que se transportan, comparativamente desde los lugares en que ellas se producen u ofrecen hasta los lugares de su transacción o consumo. Así, el transporte genera una transformación de los bienes en el espacio.³⁵

En ese sentido y siguiendo a Sandoval, en la actualidad, en el tráfico mercantil caracterizado por la enorme suma de valores que se transfieren y por la rapidez de movimiento de los bienes en circulación, el transporte está jugando un rol esencial que día a día acrecienta las cantidades y los volúmenes de personas y de especies transportadas.³⁶

Así las cosas, el transporte cumple con ciertas funciones como satisfacer la necesidad humana de movilizar cosas, animales o personas; necesidades productivas de movilizar materiales, insumos, productos y medios para la elaboración; comercialización, consumo de bienes y servicios; contribuir a la integración social y cultural; a su vez que ser un factor determinante en la organización social urbana y la localización de las actividades en las ciudades.³⁷

A su turno, cabe tener presente la información entregada por el Servicio Nacional de Aduanas relativa al tráfico terrestre, teniendo como parámetro la cantidad de camiones según

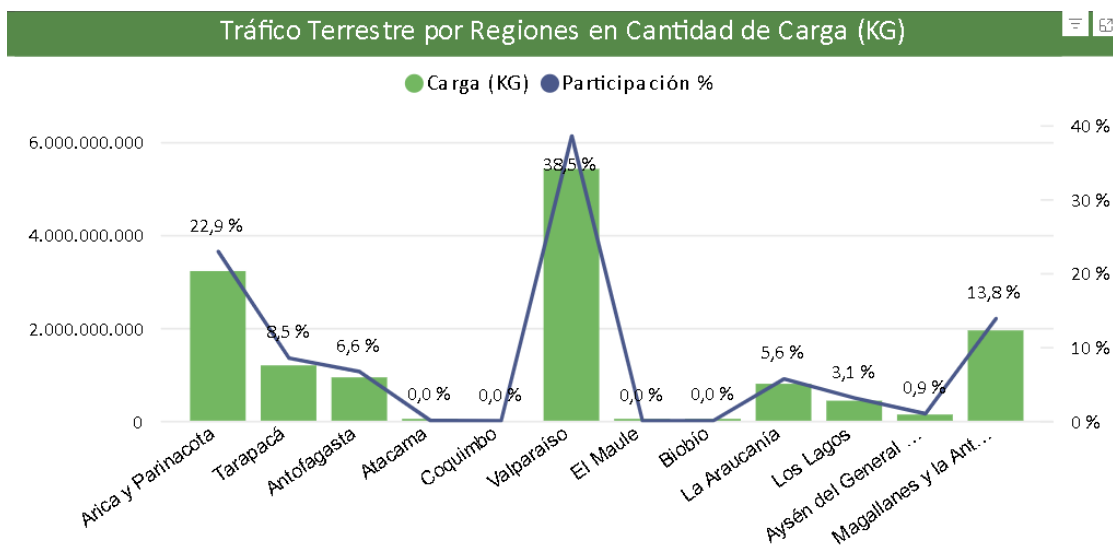


³⁵BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DIAZ DIAZ, ALEJANDRO: Derecho del Transporte I. Editorial Libromar LTDA, Valparaíso, 2002. Pág. 11.

³⁶SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial Tomo III*, volumen 1, Editorial Jurídica de Chile, Chile 2010. Pág. 95.

³⁷ *Ibidem* Barroilhet pág. 11.

región, correspondiente al periodo de tiempo desde el mes de enero al mes de octubre de 2025, tomando en consideración todas las regiones del país; a saber:³⁸



En ese sentido, a la luz de las figuras expuestas previamente es clara la relevancia del transporte terrestre, toda vez que en Chile existen actualmente 955.330 camiones los cuales transportan alrededor de 14.066.918.575 kilogramos de carga.

A su turno, el Banco Central de Chile en la Cuentas Nacionales de Chile del año 2024, señala que “el transporte creció 6,8%, explicado por la actividad de transporte aéreo y, en menor medida, por los servicios conexos y de carga por carretera. Adicionalmente, la actividad presentó una aceleración en el cuarto trimestre según cifras desestacionalizadas”.³⁹

Finalmente, como ya se ha señalado, nos centraremos en el transporte terrestre de mercaderías, particularmente, el transporte por carreteras. Aquello es así en virtud de la extensión de la presente Tesina, sin perjuicio de aquello, resaltamos que lo suscitado a propósito del transporte terrestre de mercaderías es posible de vislumbrar tanto en el contrato de Pasaje, en el transporte marítimo y en el transporte aéreo.⁴⁰

2. Conceptualización.

³⁸ DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS: Productos Estadísticos Tráfico Terrestre y Marítimo, disponible en <https://www.aduana.cl/productos-estadisticos-trafico-terrestre-y-maritimo/aduana/2024-10-21/101334.html>, última visita 27.12.2025.

³⁹ BANCO CENTRAL DE CHILE: *Cuentas Nacionales De Chile Evolución De La Actividad Economica Año 2025*, disponible en [066cd4dd-d0df-95e5-817e-30e8c9854202](https://www.bancocentral.cl/contenidos/066cd4dd-d0df-95e5-817e-30e8c9854202), última visita 27.12.2025. Pág. 9.

⁴⁰ Véase: NIESTADT, Maria; DEBYSER, Ariane; SCORDAMAGLIA, Damiano; y PAPE, Marketa: *Artificial Intelligence in Transport*, disponible en: [Artificial intelligence in transport](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/635609/EPRS_BRI(2019)635609_EN.pdf), [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/635609/EPRS_BRI\(2019\)635609_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/635609/EPRS_BRI(2019)635609_EN.pdf), última visita 27.12.2025.

Preliminarmente, advertimos que el objeto del presente capítulo no es realizar un análisis detallado de los elementos del contrato de transporte terrestre de mercaderías, sino enfatizar en los elementos necesarios para un correcto análisis del eje de nuestra tesina.

En Chile el transporte se ha regulado como un contrato de arrendamiento de servicios materiales desde una perspectiva puramente civil, así, vale señalar el Párrafo X del Título XXVI del Libro I del Código Civil que reglamenta el arrendamiento de transporte. Vale decir sin embargo que éstas complementan a las reglas que pasaremos a exponer.

Por otro lado, nuestra legislación reglamenta fundamentalmente el transporte en el Código de Comercio. Tratándose particularmente de contrato de transporte terrestre de mercaderías nos encontramos con el Título V del Libro II que trata el transporte por tierra, lagos, canales o ríos navegables.

Sin perjuicio de lo anterior, debemos señalar que gran parte de la regulación del transporte se encuentra en el derecho vivo de los contratos, que los transportadores de los distintos medios celebran masificadamente con los millones de usuarios, y que generalmente constan en formularios tipos confeccionados por las empresas de transporte.⁴¹

Pero ¿qué es el contrato de transporte terrestre de mercaderías? El artículo 166 del Código de Comercio define al transporte como un contrato en virtud del cual uno se obliga por cierto precio a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas.

Lo esencial en el transporte es la obligación de hacer que asume el transportista, consistente en “conducir las personas o mercaderías de un lugar a otro”.⁴²

Finalmente cabe destacar, en cuanto a sus características, que se trata de un contrato bilateral, consensual, típico, oneroso, principal, de ejecución diferida y que puede manifestarse como un contrato por adhesión.

2.1. Las partes en el contrato.

Según el artículo 166 del Código de Comercio las partes del contrato son, en primer lugar el Porteador, quien es el que contrae la obligación de conducir. En segundo lugar el Cargador, remitente o consignante, el que por cuenta propia o ajena encarga la conducción. En tercer lugar el Consignatario, correspondiente a la persona a quien se envían las mercaderías, pudiendo ser éste a su vez el Cargador. Y, finalmente, el Empresario de Transportes quien es quien ejerce la industria de hacer transportar personas o mercaderías por sus dependientes asalariados y en vehículos propios o que se hallen a su servicio, aunque algunas veces ejecute el transporte por sí mismo.

⁴¹Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág. 15.

⁴²Sandoval López, Ricardo ob. cit., pág. 96.

El objeto de este contrato es el transporte de las mercaderías o personas, obligación que contrae el porteador. Siendo así, el pago del porte o precio es de cargo del cargador o del consignatario.⁴³

A continuación, como se señaló previamente en la instrucción, se detallarán fundamentalmente las obligaciones del porteador y del consignatario.

2.2. Las obligaciones del Porteador.

La excelentísima Corte Suprema en causa Rol 6610-2008 que rechaza recurso de casación en el fondo, señala en el considerando noveno que “Las obligaciones principales del porteador entendiendo por aquellas a las que nacen directamente del contrato celebrado y realizado en formas normales son: 1° Recibir las mercaderías que deberán ser conducidas (artículo 191 del Código de Comercio); 2° Cargarlas según el uso de personas inteligentes (artículo 191); 3° Conducir las mercaderías al lugar de su destino (artículos 166 y 191); 4° Custodiar y conservar las mercaderías (artículo 199) y 5° Entregarlas al consignatario (artículos 199 y 200). De los deberes que asignados al porteador, mencionados precedentemente, adquiere especial relevancia para los efectos del asunto materia de autos, aquel consistente en la custodia y conservación de las mercancías...”.⁴⁴

2.2.1. Recibir las mercaderías y cargarlas según el uso de personas inteligentes.

Así el porteador debe cumplirla recibiendo las especies en el lugar y tiempo estipulados en el contrato, recayendo la relevancia de esta obligación es que con ella se da inicio al periodo de custodia por el porteador.⁴⁵

Según lo dispuesto en el artículo 191 del Código de Comercio, el porteador está obligado a recibir las mercaderías en el tiempo y lugar convenidos, a cargarlas según el uso de las personas inteligentes, y a emprender y concluir el viaje en el plazo y por el camino que señale el contrato. La violación de cualquiera de estos deberes impone al porteador la responsabilidad de los daños y perjuicios causados al cargador.

Es interesante destacar que “esta norma que impone al porteador el deber de cargar las mercaderías en forma adecuada, según el uso de personas inteligentes, obliga a recurrir a la costumbre técnica o interpretativa contemplada en el artículo 6° del Código de Comercio para determinar el alcance de la convención”.⁴⁶

2.2.2. Conducir las mercaderías al lugar de su destino o efectuar la conducción.

Señala el artículo 191 del Código de Comercio que el porteador está obligado a emprender y concluir el viaje en el plazo y por el camino que señale el contrato. En cuanto al

⁴³Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág., 32.

⁴⁴ Compañía Chilena Seguros Chilena (Compañía De Seguros Chilena Consolidada) Con Servicios Integrados De Transportes S.A. Sitrans, Corte Suprema, Rol 6610-2008, Sentencia de 10.05.2010; en un mismo sentido BARROILHET ACEVEDO, Claudio y DIAZ DIAZ, ALEJANDRO: Derecho del Transporte I. Editorial Libromar LTDA, Valparaíso, 2002. Págs. 50 y s.s. y SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial Tomo III*, volumen 1, Editorial Jurídica de Chile, Chile 2010. Págs. 104 y s.s.

⁴⁵ Por todos, Sandoval López, Ricardo ob cit., pág. 104; Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág. 50.

⁴⁶ Sandoval Lopez, Ricardo ob. cit., pág. 105.

silencio de las partes sobre este punto, debemos abocarnos a los artículos 192 y 193 del mismo Código, conforme a los cuales, de no señalar plazo alguno, el porteador, debe hacerlo en el primer viaje que emprenda al lugar de destino. En cuanto a la ruta, de no señalarse el porteador podrá elegir la que mejor le acomode, con tal que la elegida se dirija vía recta al punto en que debe entregar las mercaderías.

Ahora bien ¿qué ocurre en el caso de las desviaciones de la ruta? Si esta se debe a una causa de fuerza mayor que sobrevenga iniciado que fuere el viaje, el artículo 195 faculta al porteador a rescindir el contrato, depositando la carga en el lugar más cercano a su destino, o retornarla a su procedencia. En defecto de lo anterior puede optar por continuar el viaje una vez cese el impedimento, circunstancia en la cual puede retomar la ruta u otra alternativa, vale decir que de ser esta más larga y dispendiosa tendrá el porteador derecho a un aumento en el porte.⁴⁷

2.2.3. Conservar y custodiar las mercaderías.

Teniendo a la vista el artículo 199 del Código de Comercio el porteador está obligado a la custodia y conservación de las mercaderías en la misma forma que el depositario asalariado. En ese sentido, el porteador, debe cuidar de las mercaderías como un buen padre de familia y responder de ellas hasta la culpa leve, presumiendo culpable su pérdida, avería, o retardo en su entrega.⁴⁸

2.2.4. Entrega al consignatario.

Se trata de una obligación esencial del porteador para cumplir la finalidad perseguida por el cargador en el contrato de transporte.⁴⁹ Así, el artículo 201 dispone que el transporte obliga directamente al porteador a favor del consignatario designado, debiendo en consecuencia el primero entregar al segundo las mercaderías, so pena de daños y perjuicios, tan luego como hubiere llegado con ellas a su destino.

La responsabilidad del porteador por los perjuicios que origine el incumplimiento de su obligación de entregar las mercaderías al consignatario en el sitio de destino se explica porque ésta es una obligación de resultado que pesa sobre él en el contrato de transporte.⁵⁰

2.3. El Consignatario.

Comenzando su regulación en el párrafo 5 del título V del libro II del Código de Comercio, comprendemos que “el consignatario es la persona a la que se envían las mercaderías y está habilitado por un título, que es la carta de porte, para solicitar su entrega y recibirlas. Puede ser consignatario el propio cargador o un tercero. Tratándose de un tercero,

⁴⁷ Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág. 51.

⁴⁸ Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág. 52.

⁴⁹ Sandoval López, Ricardo ob. cit., pág. 106.

⁵⁰ Sandoval López, Ricardo ob. cit., pág. 106; véase Contitech Chile S.A con Transportes Romeral Ltda Corte Suprema, Rol 96.461-2021, sentencia de 12.07.2022, correspondiente a una casación en el fondo a propósito de la calificación de esta obligación como de resultado. Por otro lado, de la sola lectura del artículo 201 del Código de Comercio podemos esbozar esta caracterización, toda vez que el porteador se obliga directamente a “entregar las mercaderías” y no a actuar diligentemente para alcanzar dicha entrega.

éste no concurre al nacimiento del contrato, pero adquiere derechos y obligaciones, en virtud de las figuras de la estipulación a favor de un tercero y de la promesa de hecho ajeno”.⁵¹

En ese sentido, el artículo 218 del código en comento señala que el consignatario tiene como derechos los correlativos a las obligaciones del porteador y cargador, no pudiéndose imponer al porteador a título de porte las especies transportadas, es decir, prohibiendo en este caso la dación en pago.⁵²

A su turno, esta parte, tiene por obligaciones las correlativas a los derechos del porteador, la de otorgar al porteador, en la carta de porte, recibo de las mercaderías que éste le entregue, con indicación del recinto y fecha de la entrega y del nombre y apellidos del consignatario o de quien reciba en su nombre, aunque esas menciones sean distintas de las expresadas en dicho documento; la de pagar, en su caso, el porte y gastos, transcurridas 24 horas desde la entrega de las mercaderías.

3. La responsabilidad en el contrato de transporte terrestre de mercaderías.

Sobre este punto, como ya se ha adelantado, nos abocaremos brevemente a la responsabilidad derivada del incumplimiento de las obligaciones del porteador contraídas por el contrato de transporte terrestre de mercaderías y, en particular, respecto del consignatario. Sin perjuicio que en el capítulo siguiente se ahondará en detalle en este tema aplicado al caso de la conducción autónoma.

Así las cosas, la Ley dispone que la responsabilidad del porteador principia desde el momento en que las mercaderías quedan a su disposición o a las de sus dependientes, y concluye con la entrega hecha a satisfacción del consignatario.

El porteador, por tanto, responde de la culpa leve en el cumplimiento de las obligaciones que le impone el transporte. Presumiéndose que la pérdida, avería o retardo ocurre por culpa del porteador”.⁵³

3.1. Régimen de responsabilidad.

Nos encontramos frente a un régimen de responsabilidad que ha sido catalogado, fundamentalmente, como contractual.⁵⁴ A su turno, “de conformidad con las normas contenidas

⁵¹ Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág., 63; Ver: Para un correcto entendimiento de las cuestiones suscitadas a raíz de la figura de la estipulación en favor de otro y la promesa de hecho ajeno CÁCERES SQUELLA, Gabriel: René Abeliuk, jurista y político. En: *Estudio de Derecho Privado. Libro Homenaje al jurista René Abeliuk Manasevich*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2011. Págs. 27 y s.s. Así en términos genéricos entendemos que la estipulación a favor de otro es una excepción a la regla general de que los contratos producen efectos entre las partes que los ejecutan o celebran y a la teoría de la representación legal o convencional; por otro lado la promesa de hecho ajeno refiere a aquella situación jurídica en la que se impone obligaciones a una tercera persona que no es parte en el contrato o convención.

⁵² Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág. 64.

⁵³ Artículo 217 del Código de Comercio.

⁵⁴ Ver: Ace Seguros S.A Con Servicios Integrados De Transportes S.A, Corte Suprema, Rol 2290-2006, sentencia de 28.07.2008.

en los artículos 1547 del Código Civil y 207 del Código de Comercio, el porteador responde de la culpa leve, por tener interés manifiesto en el contrato”.⁵⁵

Sobre este tópico cabe preguntarse respecto de cuáles son las causales de responsabilidad del porteador. Podemos enumerar las siguientes:⁵⁶

1. Incumplimiento total. Particularmente tratándose de la pérdida de la mercadería o falta en la entrega.
2. Incumplimiento parcial. Si la mercadería sufre averías, faltantes, daños o mermas. Entendiéndose por tales los daños materiales sufridos por aquella, imputables a la culpa del porteador. Hemos de incluir la sustracción de mercaderías en este caso.
3. Cumplimiento tardío. El retardo en la entrega, pudiendo entenderse por tal la conducción que no se realice en los tiempos convenidos, legales o usuales.

A su vez, en virtud del inciso segundo del artículo 207 del Código de Comercio, pesa sobre el porteador la presunción meramente legal según la cual se presume que la pérdida, avería o retardo ocurre por culpa del porteador.

3.2. Causales de exoneración en el contrato de transporte.

En este apartado se enunciarán las causales de exoneración de responsabilidad, sin perjuicio de que, particularmente, la causal correspondiente al caso fortuito o fuerza mayor será profundizada en su oportunidad en el capítulo siguiente:

1. Caso fortuito o fuerza mayor.
2. El vicio propio de la mercancía.
3. La culpa o dolo del cargador.
4. Discrepancias entre las mercancías transportadas y la carta de porte.
5. Cláusulas eximentes o limitativas de responsabilidad.

3.3. Extinción de la responsabilidad.

Hemos de tener a la luz los artículos 214 y 215 del Código de Comercio que disponen que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos y averías, se extingue por la recepción de las mercaderías y el pago del porte y gastos, salvo que cualquiera de estos actos fuere ejecutado bajo la competente reserva; si el consignatario al recibir las mercaderías que presenten señales exteriores de faltas o averías, y no protestare en el acto, o no hiciere reclamación dentro de las 24 horas siguientes a la recepción en el caso de notar sustracción o daños; finalmente se dispone de un plazo de prescripción de 6 meses en las expediciones realizadas en territorio nacional, que principiará desde el día en que debió ser cumplida la conducción, o desde la fecha de entrega de las mercaderías en el caso de las averías.

4. Inteligencia Artificial en el vehículo del porteador como herramienta.

⁵⁵ Sandoval López, Ricardo ob. cit., pág. 107.

⁵⁶ Por todos, Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág. 54 y s.s., y Sandoval López, Ricardo ob. cit., pág.108.

Sabemos que en los últimos años se ha visto un aumento mundial de las actividades de vehículos autónomos especialmente con la expansión de las empresas tecnológicas como Amazon o Google, además de los fabricantes de automóviles en el desarrollo de dichas máquinas. Los vehículos autónomos son relevantes para la implementación de tecnologías en entornos industriales, para el transporte de carga y de personas. Esta aplicación de la IA también se utiliza en la infraestructura, considerando la reducción de riesgos humanos, errores técnicos de acoplamiento, identificación de peligros.⁵⁷

Por otro lado, desde hace ya un tiempo que la conducción autónoma lleva revolucionando el rubro del transporte, tal vez no en el caso de transporte de mercaderías por rutas, pero si en uno de una importancia vital para el desarrollo de nuestra nación, la minería. Así, en Chile las mineras llevan alrededor de 17 años implementando camiones de conducción autónoma en las faenas mineras, teniendo por ejemplo a la minera Gabriela Mistral, primera faena en el mundo, en funcionar con un 100% de camiones autónomos ¿cuáles han sido los resultados? Entre otros, la reducción al mínimo posible de los riesgos de colisión, altos estándares de seguridad y rutas preestablecidas.⁵⁸

Pensando en un análisis jurídico-normativo, aplicado a nivel nacional para entender cómo se regula la conducción autónoma, debemos de considerar la intención de reducción de riesgos humanos como eje de la implementación de estos vehículos.

De esta forma entonces, preliminarmente, encontramos dos vías para la posible incorporación de normas en el ordenamiento, una que se refiere a aquello pertinente a la IA como “sujeto” o como “sistema de decisiones”, la cual reiteramos no será profundizado; y, otra vía, que en definitiva pareciere más determinante en relación con lo que es el contrato de transporte terrestre en Chile, considerar la IA solo en su fase o faceta de herramienta a disposición del ser humano. Adelantamos que, esta visión si bien logra antelar algunos problemas relativos al régimen de responsabilidad, también encontramos aún muchas dudas. Todo lo recién planteado será tratado en el apartado a continuación.

⁵⁷ ANICET LISBOA, Leticia ob. cit., págs. 378 y s.s.; FERNANDEZ, Javier: Volvo dobla la apuesta de Elon Musk con el robotaxi y fabricará camiones autónomos, disponible en: <https://www.eleconomista.es/motor/noticias/13204937/02/25/volvo-dobla-la-apuesta-de-elon-musk-con-el-robotaxi-y-fabricara-camiones-autonomos.html>, última visita 27.12.2025.

⁵⁸ Véase: Camiones autónomos cumplen 11 años contribuyendo a una minería más segura y sustentable, disponible en: <https://www.codelco.com/camiones-autonomos-cumplen-11-anos-contribuyendo-a-una-mineria-mas>. última visita 27.12.2025; Innovación y camiones autónomos, disponible en: <https://www.codelco.com/sustentabilidad/publicaciones/informe-sustentable/innovacion-y-camiones-autonomo>. última visita 27.12.2025.

III.- La Conducción Autónoma y la Responsabilidad en el Contrato de Transporte Terrestre.

1. La Conducción Autónoma de vehículos de Transporte Terrestre de Mercaderías.

Es menester para el presente análisis recapitular las ideas finales del capítulo precedente. En ese sentido vale mencionar brevemente que lo señalado a propósito de los vehículos autónomos, no se cierra al transporte terrestre, si no que se observa en gran parte de los otros medios de transporte.⁵⁹

Ejemplo de lo anterior es el transporte marítimo de mercaderías, donde la relación con la IA a nivel internacional está muchísimo más desarrollada, esto probablemente debido a la existencia (de hace ya varios años) de buques que se operan desde centros de control, situaciones en las que la nave no posee un piloto dentro, o bien, ese piloto no es quién está decidiendo desde el interior.⁶⁰

El transporte terrestre de mercaderías por otro lado, si bien es muchas veces parte de la cadena multimodal, y tiene su relevancia también en el medio internacional, es por excelencia el transporte de mercaderías de los estados a nivel interno.⁶¹ Esto hace que sea un poco más difícil crear opciones de regulación que atienden sólo al tipo de vehículos (como en el transporte marítimo) o en el valor de la mercadería (como en el transporte aéreo), más bien, podríamos decir que la particularidad de la mercadería transportada muchas veces define al contrato. Así, la obligación de custodia del porteador, analizada previamente, es muy distinta cuando se trata de transporte de mercaderías comestibles o no comestibles, sólidas o líquidas, entre otras. Consecuentemente, distintas serán las IA que se puedan aplicar a Camiones de tracción, Camiones mineros, Camiones de carga refrigerada, Automóviles o Camionetas de transporte, motocicletas o inclusive, ya que en Chile los ríos navegables se incluyen en este contrato, los ferri o transbordadores que son completamente diferentes a los vehículos antes enumerados.

Retomando ideas planteadas en párrafos precedentes, a propósito de la conducción autónoma, para 2027 se prevé que en Estados Unidos ya aparezcan pelotones de camiones en los que solo el camión líder tenga un chofer con control total del vehículo, quedando el resto de los camiones de la flota a disposición de este. Para aquello la IA debe alcanzar el último nivel de autonomía, lo cual comprende conceptos del machine learn y deep learn, que permitan al camión tomar sus propias decisiones, e incluso, que una IA sea quién disponga y coordine la flota completa de camiones de transporte. Este mecanismo se denomina 4D/RCS Reference model architecture (control de sistema en tiempo real), que permite a los vehículos a través de

⁵⁹ RODRIGUEZ DELGADO, Juan: Análisis del Código Internacional de Seguridad para buques autónomos de la OMI (borrador del Código MASS). En: Sierra Noguero, Eliseo: *Conducción Autónoma Y Seguridad Jurídica Del Transporte Desde La Perspectiva Europea E Internacional*. Tirant Lo Blanch, Valencia, 2025. Págs. 731 y s.s., y EYZAGUIRRE ECHEVERRIA, Rafael: *Contrato de Transporte y Nociones de Derecho Marítimo y Aéreo*. Editorial Jurídica de Chile. Manuales Jurídicos N°77, Santiago de Chile, 1980. Págs. 449 y s.s.

⁶⁰ Rodríguez Delgado, Juan ob. cit., Pág. 744.

⁶¹ Véase: Eyzaguirre Echeverría, Rafael, ibidem.

procesos de sensores (sensory processing) word modeling, accionar vía su base de datos aprendida, tanto de ese camión como de los del resto de la flota (knowledge database).⁶²

1.1 El vehículo autónomo en Chile.

En territorio nacional, no se espera un nivel de automatización tan importante al menos a corto plazo, considerando que aún, se están implementando vehículos cien por ciento eléctricos. La electromecánica y conectividad, de joven desarrollo en Chile, sumado al estado de las carreteras y a la poca incorporación de inteligencias artificiales, nos hace pensar más en la utilización de la IA como una herramienta accesoria al vehículo, que como un sistema de decisiones interactivo "humano-máquina".⁶³

Con todo, la industria del transporte de a poco va incorporando herramientas. Por ejemplo, las "IA dashcam", cámaras de seguridad que graban en tiempo real tanto hacia la cabina como hacia la carretera, permitiendo a los operadores, desde torres de control o desde la empresa, mandar alertas sonoras al chofer en caso que la IA lo vea bostezar o mostrar signos de cansancio o desatención; algunas dashcam procesan vectores y pueden llegar a inferir que ciertas distracciones del conductor se deben a condiciones del camino. Así también de a poco estos sistemas de vectores han ido sirviendo para reconocer señaléticas y/o semáforos (a través de vectores aprendidos) cuando el conductor no puede visualizarlos o percibirlos bien con sus sentidos.⁶⁴

2. La Responsabilidad Civil ante daños ocasionados por vehículos autónomos.

Tal como se detalló en el primer capítulo, la joven y escasa regulación sobre IA a rasgos generales, y el hecho de que el ordenamiento aún no regula la conducción autónoma, hace que, las aproximaciones que debemos observar han de ser desde una perspectiva general, tomando en cuenta los principios, las políticas legislativas y las distintas instituciones que se han abordado y/o creado para comprender el fenómeno de la conducción autónoma. Si bien, no todo aquello que atiene a los daños de vehículos auto conducidos afecta realmente al transportista en su relación contractual; los autores señalan importantes matices como, si pueden aplicarse los regímenes ya existentes relativos al derecho de daños ocasionados por vehículos a motor y los regímenes en cuanto a productos defectuosos. Si quién responde debe ser (o guardar relación) siguiendo los principios de las leyes de tránsito en general, el conductor, propietario y/o usuario, esto presentaría un par de problemas en la distinción de cada uno, principalmente del usuario, a quién podría atribuirse la creación del riesgo de la circulación del vehículo por su mero uso. Dentro de los análisis sobre productos defectuosos, se trata también la posibilidad de repetir en contra del proveedor de software, que si bien para

⁶² ALBUS, James y BARBERA, Anthony: "4D/RCS Reference Model Architecture for Unmanned Ground Vehicles". En: Madhavan, Raj; Messina, Elena y Albus, James: *Intelligent Vehicle Systems: A 4D/RCS Approach*. Nova Science Publishers Inc., Estados Unidos, 2006. Págs. 1 y s.s.

⁶³Véase: Ministerio De Energía: Plataforma de electromovilidad, disponible en <https://energia.gob.cl/electromovilidad/transporte-de-carga/camiones-electricos-de-reparto>, última visita 27.12.2025.

⁶⁴ MUSTAFA, Osama; ALI, Khizer; BIBI, Anam; SIDDIQI, Imran y MOETESUM, Momina: *Object Detection for Vehicle Dashcams using Transformers*, disponible en <https://doi.org/10.48550/arXiv.2408.15809>, última visita 27.12.2025; Véase: Cámaras inteligentes aumentan la seguridad y producción en la División Radomiro Tomic, disponible en: <https://www.codelco.com/operaciones/radomiro-tomic/noticias/camaras-inteligentes-aumentan-la-seguridad-y-produccion-en-la-division>, última visita 27.12.2025.

la mayoría de los Estados no es un gran problema, puesto que existen normas específicas, esto podría cambiar una vez se introduzcan al mercado los vehículos con conducción autónoma.⁶⁵

Para profundizar en la investigación del problema específico de las IA en vehículos cuyo fin es el transporte de mercaderías y la relación contractual que rige aquello, cabe hablar primeramente del problema de la responsabilidad de actos de la IA autónoma. Para abordar los desafíos de las consecuencias y daños producidos por decisiones de este nuevo ente, vale la pena un análisis de las figuras tradicionales en materia de derecho de daños, especialmente frente a la autonomía de los sujetos. Estos conceptos legales con sus limitaciones clásicas, para varios autores podrán (o no) adaptarse a la par del avance de la irrupción de la IA. Así, en palabras de Isabel Wigg Sotomayor, una primera idea ve su núcleo en distinguir las soluciones que ha propuesto la doctrina:

a) Responsabilidad directa de los fabricantes de los sistemas.

En este sentido, se sigue el concepto de "estatuto de productos defectuosos", aquel implementado por la Unión Europea vía distintos documentos; que, en algunos aspectos, podría implementarse en Chile a través de la ley de protección de derechos del consumidor, responsabilizando casi en su totalidad a los proveedores de IA's. Pese a que, en este caso, por el carácter mueble de los vehículos no habría problema alguno con considerar a la IA un "producto", no está exenta de críticas esta solución, principalmente por la dificultad de hallar en la cadena de producción al responsable del problema o falla, y ante un escenario multimodal en el que hoy por hoy la producción tiene casi en el total de las veces involucradas a más de una empresa. Además, definir un software como defectuoso es también un escenario complejo, puesto que el estatuto puede hacerse cargo del funcionamiento, mas no de las legítimas expectativas del algoritmo, teniendo en cuenta que los datos de los que se sirve la IA no provienen de la misma empresa, sino que de fuentes externas.⁶⁶

Al tratarse de un sistema de imputación objetiva (o de responsabilidad objetiva si se quiere) existirían causales o eximentes de responsabilidad. En palabras de Corral, podría invocarse la "culpa de la víctima", en aquellos casos en que: "El daño no proviene de un defecto del producto sino de un manejo descuidado o contrario a las mismas instrucciones del fabricante. En este punto tienen especial importancia las advertencias e informaciones proporcionadas por el fabricante al usuario o consumidor y en general, el estatuto contemplaría este sistema de advertencias e instrucciones como cláusula de exoneración, acompañado de un deber de información".⁶⁷

b) Las presunciones de responsabilidad:

En esta materia, resulta pertinente detenerse en la conveniencia de establecer presunciones de responsabilidad. Al respecto, se han considerado las siguientes:

⁶⁵ ATIENZA NAVARRO, Ma. Luisa: *Daños causados por inteligencia artificial y responsabilidad civil*. Atelier, Barcelona, 2022. Pág. 339.

⁶⁶ WIGG SOTOMAYOR, Isabel: Panorama Del Fenómeno De La Inteligencia Artificial En Relación Con La Responsabilidad Civil. En: *Actualidad Jurídica*, Universidad del Desarrollo, N°50, 2024. Págs. 251 y s.s.

⁶⁷ CORRAL TALCIANI, Hernán: "La relación de causalidad en la responsabilidad por productos defectuosos", En: *Revista Chilena de Derecho Privado*, Facultad de Derecho, Universidad Diego Portales, N° 2, 2004. Pág. 81.

1. Por hecho propio basado en la culpa Responsabilidad subjetiva. “Alguna corriente de la doctrina defiende esta postura, pese a la dualidad de voluntades que podría suponer una decisión de una IA y conlleva esto mixturar figuras de culpa clásica con figuras nuevas, por ejemplo, la culpa *in faciendo* puede ser aplicada al proceso de fabricación del robot, implicando la responsabilidad del fabricante. Asimismo, la culpa *in curando* se refiere a la negligencia en el mantenimiento y cuidado adecuados del robot, responsabilidad que recae sobre los propietarios o poseedores de estos sistemas. Por otro lado, la culpa *in codificando* emerge de errores en el código de la programación algorítmica, lo cual hace responsables a los programadores del sistema inteligente. Sin embargo, por los mismos problemas ya mencionados durante el ensayo, la imprecisión probatoria y para determinar el momentum de la culpa, dificultan la aplicación de este criterio, y una negligencia difícil de probar, concluiría posiblemente en la falta de prevención en la génesis de la IA, sea cual sea la empresa que allí intervino, volviendo a las posibilidades del sistema de responsabilidad anterior, de productos defectuosos.” En palabras parafraseando a Atienza, la complejidad de los sistemas autónomos complica demostrar el nexo causal, lo que puede dejar a las víctimas sin indemnización a pesar de la presunción de culpa.⁶⁸

2. Por el hecho ajeno. Es un símil de la responsabilidad por culpa, por lo mismo el problema se mantiene, ¿es posible que un robot pueda actuar con culpa o negligencia? A priori pareciera que no, en el sentido tradicional de la "voluntad", pues es difícil concebir que ejerza una IA la autodeterminación y el discernimiento. Y pese a existir un paralelismo con la responsabilidad de los dependientes, la ley presupone este acto cometido por una persona, por ende el desafío interpretativo de los artículos 1679 y 2320 del Código Civil para extenderlos a dependientes robots, parece muy lejano.⁶⁹

3. Por hecho de animales o las cosas. Surge como alternativa a la dificultad de probar la culpa de los sujetos responsables en caso de daños. Considerar a la IA homólogo de animal o cosa presupondría construir un régimen de responsabilidad objetiva. Así, se esbozan ideas como, que el dueño o poseedor de la IA responda por los perjuicios que éste ocasione, en ese sentido se podría entender que quién aprovecha los beneficios de servirse del robot asuma también sus riesgos.⁷⁰

En cuanto al símil a las cosas, no nos referiremos en profundidad ya que la doctrina pese a intentarlo, por la escasa claridad en el tema hardware y software, es imposible asimilar la imprevisibilidad de un animal a la de un robot.

4. Criterio de imputación objetiva. Un criterio de imputación objetiva característico de la "teoría de los riesgos". En este plano, debido al carácter potencialmente peligroso y autónomo del robot, se crearía un "beneficio derivado del uso de tecnología peligrosa" y su correlativo deber de supervisión y seguridad. Una idea que hace sentido cuando leemos el proyecto de ley sobre IA en Chile, que clasifica las distintas IA según su riesgo.⁷¹ Sin embargo, como régimen general no parece posible ni suena muy lógico asumir que cualquier uso de IA mantiene un peligro potencial; de hecho, en consideración al tema de los vehículos autónomos,

⁶⁸ Wigg Sotomayor, Isabel ob. cit. Págs. 254 y s.s. y Atienza Navarro, Ma. Luisa ob. cit., pág. 346 y s.s.

⁶⁹ Wigg Sotomayor, Isabel Ibídem pág. 256.

⁷⁰ Wigg Sotomayor, Isabel Ibídem pág. 257.

⁷¹ Véase: Boletín N° 16.821-19.

hay casos en los que existen menos posibilidad de daños. Con todo, nunca un accidente causado por conducción de IA será "más accidente" que uno provocado por conducción tradicional.⁷²

2.1 Responsabilidad Civil ante daños provocados por vehículos autónomos en Chile.

Tal y como notamos al revisar la normativa general propuesta sobre IA en Chile, los proyectos de ley apuntan a una regulación general del fenómeno de las IA's, sin adentrarse en el Derecho del Transporte, sin perjuicio de lo cual, a nivel comparado ya podemos vislumbrar, como en el caso argentino, intentos de regulación alejadas del transporte de mercaderías, pero cercanas a la vialidad a través de políticas públicas. En esta arista, creemos que las políticas ministeriales juegan un rol esencial, y así la responsabilidad de resarcir el daño, y la acción procesal que se pueda entablar, muchas veces guardará relación con normas de tránsito, de registro, u otras de naturaleza administrativa.

No podemos obviar tampoco que, el contrato de transporte terrestre de mercaderías ya sea a través de la carta de porte, o por mera redacción contractual, admite, gracias a la libertad de contratación y de voluntades contratantes, aquello denominado "cláusulas eximentes o limitativas de responsabilidad". Estas últimas podrían, ya que se admite pactar limitaciones por hechos propios del porteador, sin ningún problema pactarse una limitación respecto del sistema inteligente, ya sea en post de utilizarlo, una cláusula que permita eximirse de culpa toda vez que la confianza en el sistema de IA es absoluta. Como cláusulas que hagan responder al porteador por cualquier decisión adoptada o asistida por una IA, donde evidentemente la confianza en el sistema es nula de parte del consignatario.⁷³

2.2 El principio de neutralidad tecnológica.

En la misma línea de lo señalado respecto a la complejidad de determinación de un sistema de responsabilidad, surge un problema relativo al campo de aplicación de normas sectoriales o específicas, marcado por la necesidad de que las leyes, cuyo proceso de formación y vigencia por regla general tiene una gran extensión de tiempo, no agoten su exigibilidad en cuanto una tecnología deje de emplearse. A esto se le ha denominado *principio de neutralidad tecnológica*, entendido como un principio neutro en oposición a tecnologías específicas, cuyo presupuesto fundamental radica en los efectos o consecuencias jurídicas del empleo del medio tecnológico, y no del efecto probable de un medio tecnológico en específico. Así, según este principio, la ley debe mantenerse neutra en cuanto al tipo de tecnologías y al desarrollo de estas, sin delimitarse a una sola forma de transmitir o causar efectos.⁷⁴

La búsqueda de evitar el determinismo tecnológico entiende la neutralidad como necesaria para hacer responsable a quién falte al deber, y no solo a quién falte al deber por el uso de algún elemento. Ejemplo clave del principio mencionado, en nuestro ordenamiento jurídico nacional se encuentra en la ley 19.799, sobre firmas electrónicas, en la que se optó por

⁷² Atienza Navarro, Ma. Luisa ob. cit., pág. 307 y s.s.

⁷³ Por todos, Por todos, Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág. 59 y Eyzaguirre Echeverría, Rafael, ob. cit., pág. 41.

⁷⁴ TRIVELLI GONZÁLEZ, María: "El Principio de Neutralidad Tecnológica en la Ley N° 19.799". En: *Revista Chilena De Derecho Informático*, Facultad de Derecho, Universidad de Chile, N° 4, 2004. Pág. 108 y s.s.

conceptualizar descriptivamente el concepto de firma electrónica, otorgando flexibilidad a las tecnologías utilizadas para obtener aquel efecto (la firma en cuestión).

A la hora de modificarse normas de responsabilidad, debe tenerse siempre presente que aquellas en el contrato de transporte, buscan responder a toda acción del porteador y no solo de acciones en interacción con la IA. Sin perjuicio de aquello, más adelante señalaremos algunos conflictos que esto provocaría, tratándose de, cómo hemos analizado, la IA más que una herramienta. Cómo ha de suponerse, aquellos que consideran crear una personalidad electrónica para las IA 's, y que adelantan que las IA pueden cometer delitos, probablemente no estarán muy de acuerdo con una neutralidad en normas respecto de sistemas de IA, ya que el efecto jurídico sería causado a libre voluntad de la IA.⁷⁵

Adelantamos que, a nuestro juicio, aquello se trata más de un problema de causalidad e imputabilidad, que del campo de aplicación de las normas, al menos en el contrato de transporte terrestre de mercaderías en Chile.

3. La Conducción autónoma. Cuestionamientos respecto a las obligaciones del Porteador.

Recapitulando, aquellas fuentes de la responsabilidad del porteador se pueden clasificar fundamentalmente en tres:

- a) Falta de entrega de la mercadería.
- b) Avería o daño a la carga
- c) Retardo o mora en la entrega

Y correspondientemente, las causales de eximición de responsabilidad son

- a) Caso fortuito
- b) Vicio propio de la carga
- c) Hecho de la contraparte.

Y siguiendo el principio clásico de responsabilidad civil “las cosas perecen para su dueño”, el artículo 184 del Código de Comercio, hace soportar al cargador, al consignatario y, en general al propietario de las mercaderías transportadas, el riesgo de la pérdida fortuita de la cosa. Sin embargo, la misma norma contempla una contrapartida a las causales eximentes o, en otras palabras, excepciones al Caso Fortuito y el Vicio Propio;

1°. Si un hecho o culpa del porteador hubiere contribuido al advenimiento del caso fortuito; 2°. Si el porteador no hubiere empleado toda la diligencia y pericia necesarias para cortar o atenuar los efectos del accidente que hubiere causado la pérdida o avería; 3°. Si en la carga, conducción y conservación de las mercaderías no hubiere puesto la diligencia y cuidado que acostumbran los porteadores inteligentes y precavidos

Controversia podría generarse, respecto del numeral 1°, a propósito de lo estudiado respecto a la actuación de una IA, si es que la acción en sí que contribuyó al caso fortuito, fue en un cien por ciento, una acción del sistema inteligente. Por ejemplo, si el conductor, sin

⁷⁵ MORÁN ESPINOSA, Alejandra. Responsabilidad penal de la Inteligencia Artificial (IA). ¿La próxima frontera? En: *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla*, Vol. 15, N° 48, 2022. Pág. 313.

posibilidades de determinar una dirección o velocidad, solo acatando el sistema de software conduce el vehículo de manera tal que produce la pérdida, el daño o el retraso, no parece procedente concluir que el porteador, como persona real, ha “contribuido al caso fortuito”. El disponer un sistema de IA no puede considerarse por sí solo como nexo causal del advenimiento del caso fortuito.

En la actualidad, creemos que este problema aún no tiene matices suficientes para que la disputa se base en la cadena de acciones de la IA, y si bien, lo más importante será observar a las partes contratantes, ya que si el porteador es una empresa, probablemente de la lectura del artículo supondremos que será él, el único responsable, esto nos conduce a dos problemáticas que ya distinguimos a propósito de la ausencia de legislación comparada:

a) El tener como único responsable a quién suscribe el contrato como porteador, presupone que está respondiendo por el hecho de un dependiente, pero en este caso particular, quién manejaba el vehículo no tenía opción de acción o intervención alguna, por ende estaríamos tratando a la IA como un dependiente más;

b) Y esto se relaciona con la diligencia y pericia observada en el numeral segundo del artículo 184, y con la diligencia y cuidado del numeral tercero. Vale cuestionarse si, es más, o es menos diligente contar con un sistema de IA que pueda tomar decisiones en el transporte.

También, siguiendo la misma lógica, parecería abusivo permitir la libre voluntad de los contratantes al crear cláusulas limitantes de responsabilidad respecto de todas las acciones de sistemas de IA; de cierto modo, parece ser que la diligencia más que cambiar de naturaleza, apunta a un foco de especificidad antes no previsto. Pero tal y como los transportistas aprendieron a incorporar tecnologías, en su momento nuevas, el deber de vigilancia y cuidado debe evolucionar en mira de los agentes de los contratos comerciales.

Y en general, con cada uno de los numerales la relación es similar, la acción del personal a bordo del transporte puede estar condicionada o directamente anulada en conformidad a dar control al sistema de IA, y si bien, podríamos alegar que al contratar con un porteador, es él garante y opera como hemos visto, presunción de culpa en su contra, es improbable que a medida que la tecnología de asistencia y/o autonomía de vehículos se implemente, las empresas no intenten probar que, permitir el uso o derechamente contratar servicios de IA en beneficio de la eficiencia del transporte no es una conducta culpable

Consecuentemente debemos tener en cuenta, que las obligaciones del porteador en la jurisprudencia se analizan, para estas causales mencionadas, mediante atribución normativa. La negligencia, impericia, descuido y/o dolo, se concluye relacionando un hecho en el mundo físico con un efecto jurídico. Por ende, muchas veces sucederá que, evaluando la prudencia mínima del conductor se evaluarán también las opciones de las que dispuso. Por ejemplo, en fallo C-564-2015 se condena al porteador teniendo en cuenta, entre otras cosas, que pudo haber escogido otro vehículo, y no solo otra ruta. Esto será importante a la hora de analizar si el porteador pudiera elegir un vehículo tradicional por sobre uno autónomo o viceversa.⁷⁶

3.1. Los fallos de razonamiento y el incumplimiento de la debida diligencia.

⁷⁶ Aseguradora Magallanes S.A. con Transportes Miguel Angel Navarro Prado E.I.R.L., 5° Juzgado Civil de Valparaíso, Rol C-564-2015, Sentencia de 08.07.2016.

La debida diligencia como concepto o como estándar ha traído en los últimos tiempos un problema jurídico planteado en el ámbito de la doctrina de la deformación del concepto de culpa. Aquello apunta a las implicancias de considerar el concepto de riesgos en materia de responsabilidad civil, cómo se delimita o define lo riesgoso o peligroso, considerando la cuestión de las funciones de la responsabilidad y la labor del juez cuando determina la infracción al deber de cuidado.⁷⁷

Así, históricamente al transportador se le ha exigido un estándar de diligencia que tiene que ver principalmente con habilidades de conducción y conocimiento del tránsito, sin embargo a medida que el comercio avanza y se expande, es más común observar deberes de diligencia específicos en marco de relaciones y contratación comercial. Por ejemplo, respecto de sistemas de seguridad, se exige a las contratantes saber operar sistemas de GPS; en algunos contratos de seguro incluso, han exigido, para resarcir daños tras un siniestro, aparte del GPS incluir “botones de pánico” o sistemas de alarma controlado en central de monitoreo⁷⁸

Entendiendo esta nueva forma de contratar, como se indicaba en el capítulo inicial, si bien las obligaciones clásicas del porteador dicen relación con la entrega de la mercadería y su custodia, parte íntegra de las obligaciones del contrato de transporte tienen que ver con la eficacia de este, entiéndase, menores costos operacionales, menor probabilidad de riesgos, mayor optimización de las rutas y facilitación del trabajo coordinado.⁷⁹

Entonces, en un marco jurídico-económico, es también una obligación primordial para los intereses de las partes la eficiencia del transporte. Esto derivaría en que, no puede exigir el consignatario que el transportista sea menos eficiente, privándole de utilizar herramientas que ya han demostrado efectividad en reducción de problemas, véase el caso del transporte de carga en la minería.

La autoridad administrativa encargada, es decir, la Subsecretaría de Telecomunicaciones (SUBTEL) ya ha reconocido mediante sus propios informes la utilización de *internet de las cosas* (IoT) en transporte público y privado, con principal enfoque en optimización de rutas evaluando la congestión vehicular⁸⁰, y aunque en IoT se practica una automatización de IA débil, es un hecho que SUBTEL siendo la autoridad administrativa que autoriza y certifica el uso de GPS y cualquier sistema o herramienta que se conecte mediante multibanda SAE, ya posee facultades para examinar estos dispositivos. Cabe mencionar que también existe un listado de quince empresas autorizadas a certificar dispositivos de utilización de redes.⁸¹

⁷⁷ BARRERA-TRABOL, Senead: “Debida Diligencia Según Los Principios Rectores De Naciones Unidas Para Empresas Y Derechos Humanos: Análisis De Su Utilidad Para Determinar La Infracción Al Deber De Cuidado En El Juicio De Responsabilidad Civil”. En: *Revista chilena de derecho privado*, Facultad de Derecho, Universidad Diego Portales, N° 44, 2020. Pág. 157 y s.s.

⁷⁸ Transportes del Sur Ltda con Reale Chile Seguros S.A., 2° Juzgado Civil de Talcahuano, Rol C-84-2021, Sentencia de 18.08.2023.

⁷⁹ OPAZO GONZALEZ, Mario ídem.

⁸⁰ SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES: *Estudio de Sinergias de Proyectos digitales en Sudamérica*, disponible en https://www.subtel.gob.cl/wp-content/uploads/2019/07/Presentacion_Estudio_de_Sinergias.pdf, última visita 27.12.2025. Pág. 5.

⁸¹ Véase: Registro de empresas certificadoras, disponible en <https://multibanda.cl/empresas-certificadoras/>, última visita 27.12.2025.

No parece incorrecto entonces, razonar que, si el porteador cuenta con una herramienta dotada de IA, debidamente registrada por la autoridad administrativa y en post de la eficiencia que lo caracteriza como prestador de servicio, realmente está cumpliendo a cabalidad con la debida diligencia exigida en el artículo 184 del Código de Comercio, y no existiendo norma sectorial que detalle el funcionamiento de estos dispositivos en vehículos de transporte terrestre de mercaderías, si el contrato no especificase las condiciones del vehículo necesario, la exigibilidad de la debida diligencia ordinaria se ve más que superada.

3.2. Posibilidad de entender las decisiones de Inteligencia Artificial como Caso Fortuito.

Para el presente análisis es preciso comprender que en esta materia debemos aplicar la regla general contenida en el artículo 45 del Código Civil y que dispone que “se llama fuerza mayor o caso fortuito el imprevisto a que no es posible resistir”, el cual posteriormente es consagrado en el artículo 184 del Código de Comercio como un eximente de responsabilidad.⁸²

Así las cosas, cabe preguntarse sí ¿la conducción autónoma puede, en caso de un incumplimiento, considerarse como una fuerza mayor? Una cosa es clara, “si el porteador quiere eximirse de responsabilidad por la pérdida, avería o retardo, tendrá que destruir la presunción del artículo 207”.⁸³

En ese sentido es claro que la fuerza mayor consiste, en esencia, en actos ajenos a la voluntad de las partes del contrato. Por lo mismo y a la luz de lo dispuesto en el inciso 2° del artículo 2016 del Código Civil es que debemos resolver un cuestionamiento esencial para responder a la interrogante ya planteada ¿una falla en la conducción, al tratarse de conducción autónoma, puede considerarse previsible?⁸⁴

Como ya se señaló en el Capítulo 1, la conducción autónoma responde a varios niveles de autonomía según el grado de utilización de IA. En ese sentido “existe el nivel 0 que es lo mismo que un humano controle los sistemas, en el nivel 1 se observa una función limitada por la computadora, como velocidad o frenado. A continuación, en el nivel 2 la autonomía asegura la ejecución automática de más funciones, mientras que en el nivel 3 el automóvil realiza diversas funciones automáticas de seguridad. En el nivel 4 el vehículo tiene conducción sin conductor, pero hay casos en los que el humano debe participar. Por último, en el nivel 5 el vehículo es completamente autónomo”.⁸⁵

En ese orden de ideas, consideramos necesario distinguir según las situaciones y niveles de autonomía, toda vez que la calificación de una falla tecnológica como caso fortuito dependerá de la concurrencia copulativa de los requisitos de imprevisibilidad, irresistibilidad e inimputabilidad; a saber:

Niveles de autonomía de 0 a 3.

⁸² Barroilhet Acevedo, Claudio ob. cit., pág. 55.

⁸³ Eyzaguirre Echeverria, Rafael, ob. cit., pág. 40.

⁸⁴ Véase: Artículo 2.016, inciso 2° del Código Civil: No podrá alegarse por el acarreador la fuerza mayor o caso fortuito que pudo con mediana prudencia o cuidado evitarse.

⁸⁵ Anicet Lisboa, Leticia ibidem., pág. 378. Traducción libre.

En los niveles donde existe una función limitada o compartida, no cabe duda de que, la tecnología se considera una herramienta de apoyo al conductor humano. En estos casos, una falla del sistema autónomo difícilmente podrá calificarse como caso fortuito, pues el porteador mantiene el deber de vigilancia y control sobre el móvil.

Niveles de autonomía de 4 y 5.

En los niveles de autonomía elevada o completa, donde el factor humano es desplazado, el análisis de la "imprevisibilidad" se vuelve crítico. Para que una falla en el software o en los sensores de la IA sea considerada caso fortuito, el porteador deberá acreditar que el evento fue totalmente ajeno a su esfera de control y que no pudo ser detectado mediante protocolos de mantenimiento preventivo o monitoreo en tiempo real. Por su parte, es dable tener presente la ausencia total de normativa al respecto que identifique estos sistemas, ni mucho menos alguna norma de homologación que disponga una obligación para los usuarios de vehículos motorizados a llevar una mantención de estos sistemas.

En sustento de lo anterior, la Excelentísima Corte Suprema ha determinado ciertos deberes de diligencia, que vuelven mucho más estricto el criterio para dar a lugar la causal de exoneración de caso fortuito.⁸⁶ En ese sentido, no resulta ilógico pensar que cuando un transportista garantiza "altos estándares de desempeño" y declara conocer la tecnología o la vía que utiliza, se eleva el umbral de diligencia exigible, y que por tanto, el porteador, de utilizar algún sistema de conducción autónoma, asumirá un riesgo inherente al sistema de tecnología.

Pensemos entonces en un caso típico planteado en estas materias, en el hipotético en que el vehículo a raíz de la información recibida por los sensores, cámaras, etc., decide -con el objeto de evitar una colisión, elegir una mejor ruta o evitar un accidente- salirse de la calle o simplemente desviarse del camino y, a raíz de esto, se produce un incumplimiento ¿Podría señalarse que el porteador no ejerció mediana prudencia? O, en los términos del artículo 184 del Código de Comercio ¿es dable la alegación según la cual, el porteador no empleó toda la diligencia y pericia necesaria para cortar o atenuar los efectos del accidente? El problema que plantea el caso de la IA es que no estamos ante un caso en que el objeto no funcione bien, y debido a ello provoque un daño, sino todo lo contrario, porque funciona en perfecto estado y en virtud de minimizar daños, "tomó la decisión".⁸⁷

En conclusión, la calificación de las "decisiones" de un sistema de conducción autónoma como caso fortuito enfrenta una barrera dogmática bajo el estándar de la culpa leve, toda vez que la jurisprudencia de la Corte Suprema exige que la diligencia sea proporcional al riesgo asumido y a los estándares de desempeño garantizados contractualmente. Si bien el algoritmo puede operar con el fin de minimizar daños, dicha maniobra no constituye un evento

⁸⁶ Compañía De Seguros Generales Penta Security S.A. Con Transporte Ferroviario Andrés Pirazolli S.A., Corte Suprema, Rol 100.624-2016, Sentencia de 0.7.06.2017.

⁸⁷ MILLALEO HERNÁNDEZ, Salvador y CEA SAAVEDRA, Pedro: "*Responsabilidad civil subjetiva y robótica con inteligencia artificial. Régimen supletorio y desregulación normativa ante la inteligencia artificial en Chile*". En: Viglianisi, Angelo: Tratado de Inteligencia Artificial y Derecho en el nuevo milenio, Ediciones Olejnik, Santiago de Chile, 2022. Pág. 411 y s.s.

imprevisto o irresistible si el porteador, al integrar tecnología de niveles 4 o 5, asume la responsabilidad por los hechos de los medios técnicos y terceros cuyos servicios utiliza para la ejecución del contrato. Por consiguiente, ante la presunción de responsabilidad del artículo 207 del Código de Comercio, el desplazamiento del arbitrio humano hacia un sistema automatizado no exime al porteador de su deber de seguridad, pues la "decisión" del software se mantiene dentro de su esfera de control y previsibilidad técnica, no logrando configurar la inimputabilidad necesaria para la eximente del artículo 184 del Código de Comercio.

3.3. Posibilidad de imputar las decisiones de Inteligencia Artificial al Porteador.

Posiblemente gran parte de la doctrina clásica, aquellos que jamás darían lugar a entender a las IA's como sujetos, y que probablemente opten por un sistema de responsabilidad objetivo para indemnizar, también pretendan homologar casi en su totalidad el uso de IA's a cualquier componente del vehículo, no solo herramienta, sino parte del vehículo tal y como lo podría ser una rueda, un manubrio, un pedal.

Esta construcción, sumada a la presunción en contra del porteador y la debida diligencia básica de quién posee o administra un medio de transporte de mercaderías, podría derivar en una amplísima responsabilidad sobre las decisiones de la IA del vehículo. Aquí no importaría ni la previsibilidad ni la exterioridad de la acción de la IA, el conductor sería responsable como si de simples cables se tratase. Por ejemplo, tal y como pasaba en España el año 2008, se condena al porteador por la quema de la mercancía, cuyo incendio se produjo por una explosión en una de las ruedas. El tribunal observó que no se trataba de ruedas antiguas, ni de ruedas inadecuadas, simplemente la culpa era del porteador pues es propietario del vehículo y es él quien debe probar constantemente sus ruedas. La no existencia de caso fortuito se puede determinar vía informes.⁸⁸

A nuestro juicio, esta problemática será más profunda que simples reglas de registro, ya que un certificado del buen estado de unos neumáticos, no se asemejan al informe de un GPS de alta tecnología, o de sensores que almacenan datos, porque el soporte físico del GPS dotado con IA y su software pueden estar siempre en perfectas condiciones para la autoridad administrativa, pero mientras no exista una entidad experta, capaz de analizar las probabilidades de respuesta de un sistema inteligente, poco y nada de valor tendrá aquella certificación. E inclusive, una vez se pruebe y acepte el sistema de IA, en los niveles más altos de autonomía, ni siquiera se podrá evaluar su peligrosidad ex ante.

Nos parece una posibilidad completamente real, que en el rubro del transporte se opte por un sistema de responsabilidad objetiva, que en todo evento posicione como garante y responsable al porteador de toda decisión de la IA, así, sea responsabilidad de la empresa transportista decidir cuándo sí, y cuando no, puede delegar estas tareas que normalmente hace una persona; sin embargo, creemos fielmente que pese a seguir con estas instituciones clásicas, el hecho de que la IA pueda escapar de la sola asistencia y pasar a dirigir flotas, no eximirá al derecho nacional de hacerse cargo de la atribución de culpa en la conducción autónoma.

⁸⁸ Tribunal Supremo, N° 712/2008, Sentencia de 17.07.2008.

IV.- Consideraciones finales acerca del rol del Derecho frente al fenómeno de la conducción autónoma.

Creemos necesario comenzar este acápite con la siguiente interrogante ¿se necesitan leyes que regulen toda nueva actividad humana? En ese sentido planteamos que, no es necesario crear una rama específica del Derecho sobre IA para modificar presupuestos de responsabilidad en materia de contratación. Sin perjuicio de ello pareciera ser que si es preciso establecer un estatuto general de IA que se encargue, a lo menos, de entregar ciertas nociones y/o directrices generales que guíen la relación de las personas con estas nuevas tecnologías.

En ese orden de ideas, consideramos necesario que se establezcan ciertas modificaciones, particularmente en la materia que se trató en la presente tesina, a propósito de las causales de exoneración. En ese sentido, si bien es cierto hoy no se aprecian litigios relacionados con la conducción autónoma en el marco del transporte terrestre de mercaderías, es fácil prever las problemáticas que la IA aparejará en la medida que se desarrolle.

Así, la clasificación de sistemas inteligentes según cuán riesgoso sea, y aquella que distingue entre el método de uso de datos de la IA, no son incompatibles con la neutralidad tecnológica a la hora de hablar de las obligaciones del porteador en el marco de la relación del contrato de transporte terrestre de mercaderías. Siguiendo aquello que afirmó el parlamento europeo en documentos ya examinados en esta tesina, pese a que ellos creen que se debe otorgar una regulación (preferiblemente reglamentos) que establezcan principios generales, básicos y comunes, habrá circunstancias, en las que aparezcan regulaciones sectoriales para determinados daños y sistemas de IA.

En ese sentido creemos que, una de aquellas regulaciones puede y debe ser en materia de "modalidad de conducción autónoma" a propósito del contrato de transporte, independiente del medio. Así, pese a existir en algún momento normativa vial, el Código de Comercio nacional deberá, incorporar normas acerca de la conducción autónoma como modalidad de transporte, y diferenciarla con criterios técnicos específicos de aquella conducción solamente asistida, en la que la IA reviste carácter, prácticamente indubitado, de mera herramienta como cualquier otra.

En esa línea de pensamiento consideramos preciso que sólo personas naturales y jurídicas sean sujetos de la obligación contractual actuando como porteadores o empresarios de transporte. No es necesario considerar a la IA como sujeto, ni siquiera para evaluar el incumplimiento de la obligación. Bastará con describir los presupuestos de hecho que harán, a su vez responsable o a la persona natural o jurídica contratante, o a la persona natural o jurídica ejecutante de la conducción cuando se empleen herramientas que funcionen con IA. En virtud de ello, es necesario volver a revisar estatutos de responsabilidad ya presentes en nuestro sistema, poniendo a nuestro criterio, un especial énfasis en la regulación de productos defectuosos.

Y, pese a que no fomentamos el hecho de que al momento de la evaluación casuística de la diligencia al utilizar herramientas con IA, el juez termine siendo creador de políticas públicas al fallar, sí consideramos que una base administrativa correctamente actualizada y guiada por normas que delimiten principios claros y neutros serían suficientes para que las reglas del Código de Comercio y Código Civil se mantengan vigentes.

De manera entusiasta, creemos que el hecho de consagrar la modalidad de conducción autónoma para el transporte terrestre de mercaderías efectuará en las partes contratantes dos aspectos centrales debatidos en esta tesis. Por un lado, no cabría duda de que vehículos que solo utilicen herramientas con IA no podrían alegar caso fortuito o cumplimiento de la debida diligencia solo por poseer herramientas de gran calibre. Y, por otro lado, quién contrate transporte de mercadería por vía “terrestre autónoma” y no solo “terrestre” de antemano estará en conocimiento de que, algunas de las decisiones respecto a los riesgos del transporte de sus mercaderías, podrían ser dirimidas por una IA.

Así, el legislador, transversal y neutralmente solo describiría la conducción autónoma, los efectos que la tecnología podrían provocar en la gestión del transporte mismo, y especificará la forma en la que debe responder quién sea (o quien se entienda) porteador. Consecuentemente las resoluciones administrativas pertinentes, deberán de informar qué tipo de registro deben efectuar estos vehículos autónomos, de qué nivel de preparación técnica se debe tener para cubrir una posible falla y, en general, vía resoluciones administrativas, se adaptará la respuesta exigible a quién se sirve de estos vehículos mediante avance el desarrollo de la IA en conducción.

V. Conclusiones.

A la luz del análisis jurídico-dogmático desarrollado a lo largo de esta investigación, es posible afirmar que la irrupción de la IA en el contrato de transporte terrestre de mercaderías no supone el fin del sistema de responsabilidad civil presente en nuestra Ley, sino más bien, una prueba de resistencia para la flexibilidad y vigencia de las normas contenidas en nuestro Código de Comercio y Código Civil.

En primer lugar, del estudio comparado y nacional se desprende que, si bien existen esfuerzos legislativos incipientes en la región, véase los casos de Brasil y Argentina, y una robusta discusión en la Unión Europea, aquellos no pasan de meras políticas públicas. En nuestra nación, por su parte, el ordenamiento jurídico carece actualmente de una normativa sistemática que aborde la especificidad de los riesgos creados por la IA. No obstante, la ausencia de una ley que reglamente de manera orgánica el fenómeno de la IA, no implica un vacío legal para el contrato de transporte; el porteador, en su calidad de garante de las mercaderías, sigue sujeto al cumplimiento de obligaciones de resultado y custodia, las cuales no se desvanecen por la mera interposición de un algoritmo en la ejecución del porteo.

De aquel mismo trabajo analítico, se desprende que existen bases conceptuales a la hora de evaluar el impacto de la IA en el Derecho, pero a la vez, se enfrentan múltiples desafíos. Por una parte, tenemos la dificultad de definir una serie de conceptos de IA que inciden en la materia, como “vehículo autónomo”, “conducción autónoma”, “decisiones de la IA” y “fallos de razonamiento”. Por otro lado, se aprecia la dificultad de subsumir los presupuestos de hecho que estas nuevas tecnologías ofrecen en las distintas normas existentes, las que a su vez, se ubican en diferentes ámbitos sectoriales y jerárquicos dentro del ordenamiento jurídico. Así, en materia de conducción coexisten normas administrativas y civiles, normas de protección al consumidor (o de productos defectuosos en Europa) y, en general, múltiples normas que relacionan el derecho privado a la irrupción de la IA.

En el análisis del contrato de transporte terrestre de mercaderías, se identificaron los elementos y características que lo componen, y así, posteriormente se correlacionaron aquellos elementos propios del contrato normado en el Código de Comercio, con los principales elementos de responsabilidad que probablemente se verían afectados con la irrupción de la conducción autónoma. Con especial detenimiento en los fallos de razonamiento, se hace hincapié en la capacidad decisoria autónoma de los vehículos, y el problema central cuando hablamos de imputabilidad, la posible decisión de un vehículo autónomo mediante IA, que ignore por completo alguna directriz humana.

Aquellos problemas parecen tener más de una postura, relacionadas a cuán exigible es, en estándares de debida diligencia, manejar la tecnología vehicular. Hay posturas que, diferenciando la contribución al caso fortuito, consideran una conducta culpable el hecho de que el porteador no supervise o no prevea, la decisión o actuar de la IA. Otros considerarán que no se le puede imputar al conductor del vehículo (dependiente del porteador como contratante)

el hecho de seguir rutas impuestas por la IA, y más aún cuando se trate de vehículos completamente autoconducidos.

Pese a que aún es muy pronto para hablar de soluciones a estos problemas, parece ser que es dable orientar al legislador respecto a cómo se ha ido tratando este fenómeno en el extranjero, y también considerando como los tribunales en Chile dirimen estos problemas de culpabilidad. Así en el último acápite, se propone a grandes rasgos un análisis y desarrollo normativo orientado en elementos descriptivos para que de antemano, no prevalezca un desconocimiento de las partes contratantes ante el fenómeno de la conducción autónoma.

En conclusión, de la síntesis expuesta es claro, que en estas materias aún queda mucho por desarrollarse, quedando nuestra legislación en una verdadera prueba de flexibilidad y adaptabilidad a los fenómenos que estas nuevas tecnologías traerán. Ya se adelantó en el acápite anterior y en los párrafos recientes, nuestra legislación no se encuentra preparada para el impacto técnico que supondrá la conducción autónoma en materia de transporte terrestre de mercaderías.

[20paper%2C%20we%20propose%20a%20concept%20of,this%20special%20issue%2C%20we%20concentrate%20on%20semi-autonomous%20driving](#), última visita 27.12.2025.

CÁCERES SQUELLA, Gabriel: René Abeliuk, jurista y político. En: *Estudio de Derecho Privado. Libro Homenaje al jurista René Abeliuk Manasevich*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile, 2011.

CORRAL TALCIANI, Hernán: “La relación de causalidad en la responsabilidad por productos defectuosos”, En: *Revista Chilena de Derecho Privado*, Facultad de Derecho, Universidad Diego Portales, N° 2, 2004.

DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS: Productos Estadísticos Tráfico Terrestre y Marítimo, disponible en <https://www.aduana.cl/productos-estadisticos-trafico-terrestre-y-maritimo/aduana/2024-10-21/101334.html>, última visita 27.12.2025.

EYZAGUIRRE ECHEVERRIA, Rafael: *Contrato de Transporte y Nociones de Derecho Marítimo y Aéreo*. Editorial Jurídica de Chile. Manuales Jurídicos N°77, Santiago de Chile, 1980.

FEVIER DUBOIS, Eduardo: *INTELIGENCIA ARTIFICIAL, ROBÓTICA Y DERECHO COMERCIAL: PANORAMA, IMPACTOS Y DESAFÍOS*, disponible en: <https://favierduboisspagnolo.com/tecnologias-disruptivas/inteligencia-artificial-y-derecho-comercial/>, última visita 27.12.2025.

GUERRA ESPINOSA, Rodrigo y TISNÉ NIEMANN, Jorge: *Vehículos autónomos y estado de necesidad: Análisis desde la perspectiva del peatón sujeto a una situación de peligro*, disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-25842021000200103, última visita 27.12.2025.

MARTINEZ BHENA, Goretty: *La inteligencia artificial y su aplicación al campo del Derecho*, disponible en: <https://corteidh.or.cr/tablas/r30570.pdf>, última visita 20.12.2025.

McCARTHY, John: *Making Robots Conscious of their Mental States*. Disponible en: <https://www-formal.stanford.edu/jmc/>, última visita 27.12.2025.

MILLALEO HERNÁNDEZ, Salvador y CEA SAAVEDRA, Pedro: “*Responsabilidad civil subjetiva y robótica con inteligencia artificial. Régimen supletorio y desregulación normativa ante la inteligencia artificial en Chile*”. En: Viglianisi, Angelo: *Tratado de Inteligencia Artificial y Derecho en el nuevo milenio*, Ediciones Olejnik, Santiago de Chile, 2022.

MINISTERIO DE ENERGÍA: *Vehículos de Conducción Autónoma*, disponible en: <https://energia.gob.cl/electromovilidad/modelos-de-negocios/conduccion-autonoma-para-vehiculos-electricos>, última visita 27.12.2025.

MORÁN ESPINOSA, Alejandra: Responsabilidad penal de la Inteligencia Artificial (IA). ¿La próxima frontera? En: *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla*, Vol. 15, N° 48, 2022.

MUSTAFA, Osama; ALI, Khizer; BIBI, Anam; SIDDIQI, Imran y MOETESUM, Momina: *Object Detection for Vehicle Dashcams using Transformers*, disponible en <https://doi.org/10.48550/arXiv.2408.15809>, última visita 27.12.2025.

NARVÁEZ LÓPEZ, Camilo: La Inteligencia Artificial entre la culpa, la responsabilidad objetiva y la responsabilidad absoluta en los sistemas jurídicos del derecho continental y anglosajón. En: Bello, Domingo: *El derecho de daños en la era digital*. Ediciones Olejnik, Santiago de Chile, 2021.

NIESTADT, Maria; DEBYSER, Ariane; SCORDAMAGLIA, Damiano; y PAPE, Marketa: *Artificial Intelligence in Transport*, disponible en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/635609/EPRS_BRI\(2019\)635609_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/635609/EPRS_BRI(2019)635609_EN.pdf) transport, última visita 27.12.2025.

OPAZO GONZALEZ, Mario: *Algunas consideraciones en torno al contrato de transporte marítimo bajo régimen de conocimiento de embarque chileno desde la perspectiva del nuevo derecho de la contratación*, disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-80722019000100033&lng=en&nrm=iso&tlng=en, última visita 27.12.2025.

PILOSO MOREIRA, Verónica y SERRANO CAÑAS, José: *Una aproximación al régimen jurídico del contrato de transporte multimodal*, disponible en: https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-00062024000300128, última visita 27.12.2025.

RODRIGUEZ DELGADO, Juan: Análisis del Código Internacional de Seguridad para buques autónomos de la OMI (borrador del Código MASS). En: Sierra Noguero, Eliseo: *Conducción Autónoma Y Seguridad Jurídica Del Transporte Desde La Perspectiva Europea E Internacional*. Tirant Lo Blanch, Valencia, 2025.

SALA MERCADO, José: “El alcance de la responsabilidad civil por daños causados por la inteligencia artificial”. En: Bello, Domingo: *El derecho de daños en la era digital*. Ediciones Olejnik, Santiago de Chile, 2021.

SANDOVAL LÓPEZ, Ricardo: *Derecho Comercial Tomo III*, volumen 1, Editorial Jurídica de Chile, Chile 2010.

SANTOS DIVINO, Sthéfano: “Estratégia Brasileira De Inteligencia Artificial (Ebia) Y Políticas Públicas: Propuestas Para Efectivización De Los Ejes Legislación, Reglamentación Y Uso Ético Y Gobierno De IA”. En: *E-legis*, Brasília, 2022.

SUBSECRETARIA DE TELECOMUNICACIONES: *Estudio de Sinergias de Proyectos digitales en Sudamérica*, disponible en https://www.subtel.gob.cl/wp-content/uploads/2019/07/Presentacion_Estudio_de_Sinergias.pdf, última visita 27.12.2025.

TORRES MANRIQUEZ, Jorge; De Carli, Ana Alis; Fachin, Zulman; Fachin, Jêssica y Sannikova, Larisa. “*Tratado de inteligencia artificial, ciberdelincuencia y derecho digital. Desde el umbral de la transmutación de los sistemas jurídicos*”. Ediciones Jurídicas de Santiago, Santiago de Chile, 2023.

TRIVELLI GONZÁLEZ, María: “El Principio de Neutralidad Tecnológica en la Ley N° 19.799”. En: *Revista Chilena De Derecho Informático*, Facultad de Derecho, Universidad de Chile, N° 4, 2004.

ORTEGO RUIZ, Miguel: *Inteligencia Artificial y Personalidad. Los humanoides*. En: Azuaje Michelle y Contreras Pablo: *Inteligencia artificial y derecho: Desafíos y perspectivas*. Colección Tirant 4.0, Valencia, 2021.

VALERO-MATAS, Jesús y DE LA BARRERA, Angie: “El Coche Autónomo ¿Un Futuro Mejor?”. En: *Sociología y tecnociencia: Revista digital de sociología del sistema tecnocientífico*. N°1. 2020.

VARCELLI, Ariel: “Regulaciones e inteligencias artificiales en Argentina”. En: *InMediaciones de la Comunicación*, Universidad ORT Uruguay, N° 1, 2024.

WIGG SOTOMAYOR, Isabel: *Panorama Del Fenómeno De La Inteligencia Artificial En Relación Con La Responsabilidad Civil*. En: *Actualidad Jurídica*, Universidad del Desarrollo, N°50, 2024.

Fuentes Normativas.

Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras (NHTSA), Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT), “DOT HS 812442, Sistema de conducción automatizada 2.0: una visión para la seguridad” (septiembre de 2017), disponible en https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/13069a-ads2.0_090617_v9a_tag.pdf

Código Comercio.

Código Civil.

European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics (2015/2103(INL)), disponible en <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/13fd56d0-8a65-11e8-ac6a-01aa75ed71a1> (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017IP0051>), última visita 27.12.2025.

Decreto 12, que aprueba actualización de la “política nacional de inteligencia artificial” de Ministerio de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación, publicada el 28 de enero de 2025.

UNESCO, Recomendación sobre la Ética de la Inteligencia Artificial, disponible en https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000381137_spa, última visita 27.12.2025.

OCEDE, Recommendation of the Council on Artificial Intelligence, disponible en <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/oecd-legal-0449>, última visita 27.12.2025.

Decreto 196/25 del Gobierno de Argentina Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-196-2025-410682>, última visita 27.12.2025.

Jurisprudencia.

Tribunal Supremo, N° 712/2008, Sentencia de 17.07.2008.

Ace Seguros S.A Con Servicios Integrados De Transportes S.A, Corte Suprema, Rol 2290-2006, sentencia de 28.07.2008.

Compañía Chilena Seguros Chilena (Compañía De Seguros Chilena Consolidada) Con Servicios Integrados De Transportes S.A. Sitrans, Corte Suprema, Rol 6610-2008, Sentencia de 10.05.2010.

Aseguradora Magallanes S.A. con Transportes Miguel Ángel Navarro Prado E.I.R.L., 5° Juzgado Civil de Valparaíso, Rol C-564-2015, Sentencia de 08.07.2016.

Transportes del Sur Ltda con Reale Chile Seguros S.A., 2° Juzgado Civil de Talcahuano, Rol C-84-2021, Sentencia de 18.08.2023.

Contitech Chile S.A con Transportes Romeral Ltda Corte Suprema, Rol 96.461-2021, sentencia de 12.07.2022

Compañía De Seguros Generales Penta Security S.A. Con Transporte Ferroviario Andrés Pirazolli S.A., Corte Suprema, Rol 100.624-2016, Sentencia de 07.06.2017.