

Derecho internacional privado e inteligencia artificial: algunos retos e incertidumbres para el transporte en el siglo XXI

Private international Law and artificial intelligence: some challenges and uncertainties for transportation in the 21st century

UNAI BELINTXON MARTÍN

Departamento de Derecho

Facultad de Ciencias Jurídicas

Universidad Pública de Navarra

Campus de Arrosadia. 31006 - Pamplona-Iruña

unai.belintxon@unavarra.es

<https://orcid.org/0000-0001-7512-3839>

DOI: https://doi.org/10.24197/st.Extra_2.2021.17-36

RECIBIDO: 22/07/2021

ACEPTADO: 19/09/2021

Resumen: Este estudio tiene por objeto el análisis y valoración crítica sobre la incidencia del Libro Blanco sobre inteligencia artificial en el sector del transporte de mercancías y personas viajeras por carretera en la Unión Europea. En particular, el análisis de aquellas distorsiones que pudieran aflorar relacionadas con la inserción en el sector del transporte por carretera de vehículos pesados de carácter autónomo, la ausencia o no de regulación mercantil internacional sobre la materia y su incidencia sobre la política común de transportes vigente en la UE.

Palabras clave: Derecho internacional; Inteligencia artificial; Transporte por carretera; Política Común de Transportes; Derecho europeo.

Abstract: The aim of this study is to analyze and critically assess the impact of the White Paper on artificial intelligence on the road goods and passenger transport sector in the European Union. In particular, the analysis will focus distortions that could arise related to the insertion in the road transport sector of autonomous heavy vehicles, the absence or not of international trade regulation on the subject and its impact on the common transport policy in force in the EU.

Keywords: International law; Artificial intelligence; Carriage by road; Common Transport Policy; European Law.

1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Abordar y combinar una materia tan especializada como el Derecho del transporte con la inteligencia artificial y el Derecho internacional supone un evidente reto debido a la carencia de concretos estudios de carácter doctrinal en la materia (González, 2002, p. 156). Por otro lado, no es menos cierto que esta aproximación de estudio, reflexión y análisis conmina una perspectiva caleidoscópica (Legrós, 2012, p. 13), o cuanto menos, un enfoque pluridisciplinar, sin desatender la vertiente iusprivatista propia de nuestra disciplina y la presencia de distintos, y en ocasiones también contrapuestos, bloques normativos a estudiar (Álvarez, 2010).

Parte de la doctrina internacionalista y mercantilista viene desde hace un tiempo reivindicando la especificidad y autonomía científica propia o inherente a estos ámbitos de estudio y reflexión (Iriarte, 1993, p. 100), nos referimos al Derecho del transporte y a la inteligencia artificial. La disciplina del transporte no es un sector ajeno al signo de los tiempos y su futuro inmediato pasa sin duda alguna por reformularse o adecuarse a la diversidad de interrogantes que se presentan para este siglo XXI, entre ellos la inteligencia artificial proyectada sobre el transporte. Éste es un motivo más para considerar al Derecho del transporte (europeo y/o extra-europeo (Belintxon, 2020a)) como una disciplina propia con significativa entidad como para ser considerada autónoma respecto a las restantes áreas o disciplinas de un Derecho que no soporta, más allá de los ámbitos académicos, los compartimentos estancos (Pichars, 2012).

Combinar en una contribución de estas características la inteligencia artificial, el Derecho del transporte y su incidencia sobre diversos aspectos relacionados directa o indirectamente con cuestiones mercantiles, internacionales y sociales de los derechos humanos, exige cuanto menos un ejercicio anticipado de acotación (Belintxon, 2015, pp. 42-49) que posibilite definir de qué forma o qué subsectores de la citada disciplina autónoma permite un trinomio compuesto por las tres materias referidas. Sin atisbo de duda el ámbito donde debe quedar enmarcado este estudio de investigación no es otro que el del ámbito del Derecho europeo del transporte. Nos explicamos, entiéndase por éste al objeto únicamente de concretar los contornos del estudio, aquellas distorsiones que pudieran aflorar relacionadas con la inserción en el sector del transporte por carretera de vehículos pesados de carácter autónomo, la ausencia o no de regulación mercantil internacional sobre la materia y su incidencia en la política común de transportes vigente en la UE.

Y todo ello conscientes de que la citada política común de transportes de la Unión Europea parece ser en la actualidad la menos común de todas las políticas, y esto, sin duda, repercute en el desarrollo y establecimiento de un marco jurídico armonizado y seguro (Fernández, 2004, p.16) a nivel de los 27 que pueda proyectarse en dichos términos sobre la inteligencia artificial aplicada al transporte pesado de carácter autónomo.

La nota de internacionalidad de esta disciplina y su propensión hacia su uniformidad normativa internacional (Berlingieri, 1992; Ramberg, 2010; Berlingieri, 2011), caracterizada y/o delimitada en la actualidad por el fenómeno de la europeización del Derecho privado (Iriarte, 2006) con origen en el Tratado de Ámsterdam (Álvarez, 2001, pp. 65-78), reforzada y consolidada en la actualidad tras doce años de vigencia del Tratado de Lisboa (Calvo, 2003), así como la proyección o dimensión externa (Borrás, 2002b) de dicho embiste (Guzmán, 2010; Borrás, 2002a), refleja de forma clara un haz de problemas diversos dentro de un proyecto europeo (Fernández, 2009) que parece por momentos tambalearse o desmoronarse tras los procesos de salida vividos (Moya, 2016) y esto tiene un reflejo directo en la previsibilidad de resultado y en la seguridad jurídica (De Miguel, 1997), requiriéndose de un nuevo tiempo en el que se fortalezca el viejo proyecto (Gondra, 1986) de los Estados Unidos de Europa (Álvarez, 2009).

La política común de transportes debiera de constituir sin atisbo de duda el elemento vertebrador del desarrollo económico y social de la UE (Belintxon, 2018b), puesto que el transporte de mercancías y de personas pasajeras garantiza la libertad de movimiento y la libre circulación de personas y mercancías en una sociedad de naciones como la nuestra (Fernández, 2017). Un sector abierto a los cambios técnicos que puedan provenir de la mano de la inteligencia artificial. Piénsese que un alto porcentaje de nuestras actividades domésticas y/o profesionales diarias quedan ya supeditadas a la inteligencia artificial. Es hoy cuasi imposible acudir a una entidad de crédito y ser atendido por una persona para los menesteres más sencillos de la actividad bancaria y el control de las finanzas domésticas y/o familiares.

No queremos ni esgrimir ya las masivas dificultades y las toneladas de burocracia digital inteligente a las que se enfrentan a diario miles de pequeñas y medianas empresas de todos los sectores, también del transporte, para la llevanza de la práctica diaria de la concreta actividad. Entre esto y las crisis pandémica imperante muchas de ellas viven al día, que en esencia no es más que una manera de edulcorar una realidad que pasa únicamente por el pobre objetivo de sobrevivir. Pero mucho más lacerante que lo anterior es la impasibilidad de las instituciones públicas y la normalidad con la que un sector de la ciudadanía ha acogido la digitalización de los servicios prestados por las entidades bancarias, otros sectores comerciales y las propias instituciones sin detenerse a reflexionar sobre la doble derivada que proyecta, y la incidencia que esto tiene por un lado, sobre el empleo de las personas de dichos sectores y el cierre masivo de sucursales bancarias, filiales, pequeñas y medianas empresas u otras y la reducción de personal en la administración pública, y por otro, el efecto de dicha digitalización sobre un sector poblacional, el de nuestras personas mayores que, en gran medida, quedan excluidas por razones de edad, conocimiento o incluso por falta de recursos dinerarios de este nuevo credo representado por la digitalización “inteligente”.

Esta es la sistemática a seguir también para el sector del transporte, o por lo menos, esto parece querer esgrimir el Libro Blanco sobre inteligencia artificial

(Comisión Europea, 2020) cuando se refiere al vehículo autónomo y su potencial implantación en el sector del transporte de mercancías y personas viajeras. La simple idea de potenciar mediante una sucesión de algoritmos de carácter neutral los vehículos autónomos para el transporte pesado requiere reflexionar sobre el trinomio compuesto por la seguridad en el transporte, la eficiencia en el servicio y la variación en los costes laborales. En esencia, el planteamiento del debate principal es meridianamente claro, la sustitución a corto medio plazo de la fuerza de trabajo humana por la inteligencia artificial y la robótica. En este sentido, y en un ejercicio de agnosticismo consciente, si se trata de enfrentar el error humano, la efectividad humana, la manipulación humana o la capacidad humana con los algoritmos de la inteligencia artificial creados y/o calculados por una persona e implantados en vehículos pesados autónomos, cabe concluir que estos algoritmos también pueden fallar, manipular, ser ineficaces, manipulables o inseguros.

Este complejo ensamblaje jurídico-social y técnico, proyectado sobre el sector del transporte, pero extrapolable a cualquier otro sector, apunta hacia un necesario debate acerca de si el sector del transporte pesado podrá, o no, mantenerse sin personas empleadas (reflexión que trasciende de este trabajo). La otra derivada de este improporrible debate será en qué medida y hacia qué sectores se va a trasvasar la capacidad de trabajo humana desplazada por la inteligencia artificial y la robótica. Cuestión que plantea innumerables incógnitas sobre todo en cuanto a la destrucción de la clase social media y el efecto que tal destrucción puede generar en los pocos países de corte democrático actuales de entre los reconocidos por las Naciones Unidas si no somos capaces de proponer y/o crear actividades laborales dignas para las personas profesionales salientes de los sectores citados.

2. LIBRO BLANCO SOBRE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL. UNA ESCUETA REFLEXIÓN COMO HIPÓTESIS DE PARTIDA

El citado Libro Blanco sobre inteligencia artificial se centra en proyectar unas líneas de base sobre la necesaria evolución, o más si cabe articulación, de un marco jurídico normativo europeo previsible y seguro que permita responder a los desafíos y riesgos consustanciales que afloran (De Miguel, 2020). Nada concreto dice o proyecta el Libro Blanco sobre el sector del transporte más allá de una continua mención al citado vehículo autónomo y la necesidad de desarrollar un marco jurídico-normativo de referencia a nivel global o internacional que aporte confianza, previsibilidad y seguridad jurídica para garantizar la tutela de los derechos y valores que inspiran el ordenamiento de la UE (Iriarte, 2020). Esto nos permite entrever que el Libro por el momento tiene un significativo valor como declaración de intenciones, pero que nada específico se concreta sobre el sector del Derecho del transporte europeo.

Es obvio, tal y como advierte acertadamente el comentado Libro Blanco, que existen en la actualidad en vigor un conjunto de normas de gran relevancia en el

ordenamiento jurídico europeo proyectables o aplicables sobre la inteligencia artificial (derechos fundamentales (Álvarez, 2012), protección de personas consumidoras, protección de datos, normas sobre seguridad de los servicios y de los productos, e incluso, las normas específicas o concretas proyectables directamente sobre sectores como el de las ciencias de la salud o el transporte) (Merchán, 2018).

En efecto, los instrumentos o herramientas sobre inteligencia artificial aplicables al sector del transporte no quedan al margen del sometimiento a las normas del sector imperantes. Es decir, que el desarrollo del marco normativo relativo a la inteligencia artificial aplicable al transporte (vehículo pesado autónomo, aeronaves no tripuladas, buques autónomos, trenes no tripulados) tiene necesariamente que partir de aquellas cuestiones no resueltas, aplicando la persona legisladora el criterio de mínima intervención. Para el sector del transporte esta actitud es la más prudente puesto que algunos de los Convenios internacionales derivados de la masiva proliferación de los años noventa continúan actualmente siendo aplicables a la materia y normativizando dicha realidad internacional.

Así, será menester regular por ejemplo aquellos riesgos con incidencia directa sobre los derechos humanos o fundamentales derivados de la opacidad y automatización de las tecnologías en la toma de decisiones basadas en el empleo de mecanismos de inteligencia artificial (De Asís, 2020), o los riesgos derivados de la seguridad por la carencia de la tecnología empleada, e incluso los riesgos derivados de la dificultad para controlar los algoritmos empleados por los operadores (Tapia, 2020). No obstante, no será necesario modificar la regulación imperante sobre cuestiones relacionadas en el ámbito contractual internacional como el sistema de responsabilidad (a excepción de la responsabilidad de la porteadora por las acciones u omisiones de sus trabajadoras/es cuando ésta se refiera a las tareas desempeñadas en la conducción o su auxilio), cuestiones sobre jurisdicción y/o arbitraje, prescripción de acciones o documentación de transporte. Todo lo expuesto no obsta para resaltar sin atisbo de duda que la proyección de la inteligencia artificial sobre una actividad de alto riesgo como es la de transportar requiere de una cuidadosa selección de las distorsiones, o problemas básicos, que pudieran aflorar de un tratamiento jurídico normativo diferenciado respecto a las normas nacionales e internacionales armonizadas que imperan y regulan este sector clave del comercio internacional.

3. UNA REFERENCIA CONCRETA A LA IA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL. ALGUNAS DUDAS, LAGUNAS E INCERTIDUMBRES

3.1. Delimitación conceptual y contextualización

La tecnología y la inteligencia artificial avanza de forma progresiva y con paso firme en el sector del transporte internacional y nacional en general y en el sector del transporte por carretera en particular. Los documentos de transporte electrónicos, la

carta de porte electrónica, el libro de ruta electrónico, las terminales o estaciones de autobuses automatizadas, las comunicaciones de carácter electrónico, la tarjeta digital para el control de los tiempos de conducción y descanso en el correspondiente tacógrafo digital, el avance de la tecnología de sensores (aparcamiento, invasión de carril, iluminación, adelantamientos, frenada automática al localizar objetos o cuerpos en el perímetro de seguridad del vehículo pesado, arranque automático, control de emisiones, maniobras de aparcamiento autónomo), análisis de datos, los complejos algoritmos predictivos, el ancho de banda y otras medidas de seguridad de carácter autónomo representan una mutación en la clásica concepción del transporte por carretera. Modificaciones tecnológicas que allanan el camino hacia el cambio de funcionamiento del sector del transporte por carretera nacional e internacional (mercancías y personas viajeras).

De esta forma, es necesario articular un análisis reflexivo sobre la adecuación o no de las normas internacionales de aplicación al sector de transporte por carretera para ofrecer respuesta a la utilización de vehículos pesados autónomos. La industria del transporte por carretera está trabajando con mucha determinación en dicha dirección, fabricantes como Mercedes, Volvo, Scania o Caterpillar ya tienen modelos de vehículos pesados activos prestando servicios en el sector de la minería. No obstante, antes de una masiva proliferación de vehículos pesados autónomos es absolutamente perentorio analizar si el marco jurídico de aplicación al sector del transporte por carretera actualmente es adecuado o no para su proyección sobre los vehículos pesados de carácter autónomo.

El vehículo en el transporte por carretera es el elemento central o nuclear de la conducción, y su potencial automatización pudiera suponer la dilución del personal habilitado para la conducción y las operaciones auxiliares, por lo que esta cuestión requiere tratarse de una manera adecuada en la medida en que dicha tecnología requerirá de modificaciones en los bloques normativos coexistentes para la regulación del sector.

La concepción genérica de vehículo pesado autónomo o no tripulado permite entrever la forma en la que éste puede ser pilotado, conducido o controlado. De esta manera cabría las siguientes modalidades u opciones: a) control de forma remota o desde una base de operaciones logísticas de la empresa transportista o porteadora mediante un control de mando o consola de control y con señal de vídeo directa y en tiempo real de todo el perímetro del vehículo (tractora y remolque o semirremolque, cabina del vehículo pesado -tanto para mercancías como para viajeros-) y de la parte frontal y cuadro de mando de la cabeza tractora en cabina con un claro perímetro de la vía utilizada para el trayecto ejecutado; o b) de manera autónoma, un vehículo pesado sin interacción humana ni en cabina ni en la base de operaciones logísticas, guiado mediante GPS y lógicamente equipado en todo su perímetro con cámaras de última generación y alta resolución, sensores, sonar o radares habilitados para vehículos por carretera, sensores LIDAR (Laser Imaging Detection and Ranging) y sistemas de comunicación vía satélite de última generación y con corta-fuegos que

posibilitaría mediante complejos algoritmos cuánticos y matemáticos un análisis del entorno real, inmediato y en directo para decidir de forma autónoma la dirección, la velocidad y el resto de elementos técnicos imprescindibles para una correcta conducción por carretera cumpliendo con la ruta programada o diseñada (ruta para la que cabrían prever variaciones o modificaciones ante contingencias que pudieran aflorar en materia de tráfico) (Rodríguez, 2018).

Como indicamos, la evolución hacia dicha realidad ha sido constante en los últimos lustros y las empresas fabricantes de vehículos pesados autónomos han trabajado en la consecución de una mayor autonomía del vehículo. Así, volvemos a subrayar que de forma progresiva se ha hecho patente el paso de simples equipos que asisten en la conducción, a equipos o vehículos cuasi-autónomos que únicamente venían requiriendo de una asistencia humana y/o supervisión, y ahora, el paso definitivo a vehículos pesados que circulan de manera autónoma con supervisión humana desde la estación logística de la empresa, o sin ella, y directamente guiados por los algoritmos cuánticos y matemáticos que rigen la inteligencia artificial (Zurutuza, 2018).

3.2. La definición de vehículo pesado autónomo en el concepto jurídico de vehículo en el Derecho del transporte por carretera europeo. Las referencias del CMR y el CVR

La diferencia característica entre un vehículo pesado autónomo y un vehículo pesado radica en la ausencia para el primero de personas conductoras o auxiliares de la conducción. En el ámbito internacional y para el transporte de mercancías por carretera, el Convenio más característico por número de Estados que forman parte de él es el Convenio de Ginebra de 1956 (CMR) (BOE núm. 109, de 7 de mayo de 1974). Dicho Convenio internacional recoge en el epígrafe 2 del artículo 1 dedicado al ámbito de aplicación del Convenio (Belintxon, 2017) una remisión directa a la definición de vehículo normativizada en el artículo 4 del Convenio sobre circulación por carretera de 19 de septiembre de 1949 (BOE núm. 69, de 22 de marzo de 1961).

En efecto, según lo dispuesto en el artículo 1.2 del CMR se entenderán por vehículos los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques que se adecuen a la definición dispuesta por el artículo 4.1 párrafo 6 del Convenio sobre circulación por carretera de 1949 que viene a indicar que “la expresión vehículo automotor significa todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre raíles o conectado a un conductor eléctrico”.

De la definición inferida cabe advertir que el vehículo autónomo puede quedar englobado por la norma internacional sin tener que modificar el texto sectorial, puesto que cabe únicamente excluir de tal definición aquellos vehículos que marchen por raíles (clásica concepción de tren o tranvía con raíles, eléctrico o no) o aquellos conectados a un conductor de carácter eléctrico (tranvías eléctricos con o sin raíles).

En similares términos se articuló la redacción del Convenio CVR de 1973 (Naciones Unidas, 1973) que finalmente no entro en vigor para el sector de transporte de personas viajeras por carretera y que recogía en el epígrafe 2.c de su artículo 1 que “vehicle means any motor vehicle used in the performance of a contract of carriage and intended for the carriage of persons; a trailer shall be deemed to form part of the vehicle”.

Por lo tanto, puede concluirse que el estado actual de la redacción de ambos textos se adecua perfectamente a la realidad técnica imperante si necesidad de modificaciones. En concreto para el CMR esta amplia definición contenida en su ámbito de aplicación lo hace perfectamente vigente y evade el sometimiento a los riesgos de una potencial huida mediante la activación del mecanismo de denuncia del Convenio (artículo 44 CMR) por parte de aquellos Estados que abogan por el mantenimiento del status quo.

Si cabe, pudiera plantearse la incidencia que pudiera representar el vehículo pesado autónomo en la obligación de funcionalidad respecto al carácter mixto para los contratos de transporte, obligación de medios y obligación de resultado, en cuanto a la primera de las dos. Lógicamente la empresa porteadora o transportista quedará obligada dentro del ámbito de la referida obligación de medios a poner a disposición de la cliente un vehículo en estado óptimo para efectuar el trayecto y en las condiciones requeridas contractualmente.

Respecto a la obligación de resultado no debiera tener mayor incidencia que el vehículo utilizado por la porteadora o transportista sea un vehículo pesado autónomo puesto que el sistema de responsabilidad diseñado por el CMR, artículos 17 a 29, no efectúa distinción alguna y sus normas serían perfectamente aplicables al diseñar un sistema de responsabilidad que nace de la relación contractual inter-partes, de cargadora o destinataria (según cuál de ellas contrate el transporte), y lógicamente como parte indisponible, la porteadora o transportista.

En consecuencia, estamos hablando de una responsabilidad contractual (derivada de una obligación de resultado), cual es la que adquiere y sobre la que tendrá que responder la transportista en la ejecución y desarrollo de su actividad comercial.

La pérdida y la avería de las mercancías, además del retraso en la entrega de la carga (artículos 17, 19, 23.5 y 25 CMR), suponen el eje central de un sistema de responsabilidad que ostenta una composición muy específica y combina el periodo de responsabilidad, las causas de exoneración de responsabilidad (artículos 17 y 18 CMR), la figura de limitación de responsabilidad (artículo 23 CMR), la cuantificación del monto indemnizatorio (artículo 25 CMR), los supuestos de exclusión de la limitación de la responsabilidad (artículo 29 CMR) y, por supuesto, el sistema de reclamaciones y acciones (artículos 30, 31, 32 y 33 CMR).

En efecto, la obligación asumida por la transportista radica en entregar la mercancía sin daño alguno (ni retraso), a la destinataria de la mercancía como obligación de resultado, siendo responsable de cualquier pérdida (total o parcial) o

del menoscabo o avería que se produzca entre el momento de la toma en carga de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega.

En consecuencia, la responsabilidad de la transportista queda activada tanto por incumplimiento de la obligación de trasladar las mercancías, bien por una demora en la entrega, bien por la destrucción, deterioro o menoscabo del valor de las mercancías entregadas en destino. Sin olvidar, como no cabría de otra manera, la no ejecución del transporte contratado, quedando incardinado en este supuesto, la no disposición del vehículo contratado por parte de la transportista frente a la cargadora. Por lo que expuesto lo que antecede, la inserción del vehículo pesado autónomo para los transportes internacionales de mercancías no presentaría distorsión alguna en la aplicación del sistema de responsabilidad diseñado por el CMR para esta modalidad de la contratación internacional.

4. LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y EL VEHÍCULO PESADO AUTÓNOMO VS. EL VEHÍCULO CLÁSICO, LA PERSONA CONDUCTORA Y LAS PERSONAS AUXILIARES A LA CONDUCCIÓN. ALGUNAS NOTAS PARA LA REFLEXIÓN

La primera y más evidente consecuencia del uso del vehículo pesado autónomo será que no se requerirán personas para efectuar labores de conducción, ni labores de auxilio a la conducción, ni operaciones conexas. Simple y llanamente no serán necesarias, perdiendo relevancia todas y cada una de las disposiciones jurídicas que han venido regulando estas figuras. Es evidente que el trabajo en el sector debe calificarse como complejo, duro, plagado de riesgos y que además requiere del continuo alejamiento de la familia y del hogar. Esto no obsta para subrayar que la inserción en el mercado del vehículo pesado autónomo va a suponer un ahorro significativo en los costos de la explotación de la actividad para la empresa porteadora o transportista (pago de nóminas, dietas, seguros sociales), costes que, junto al combustible, son los mayores gastos en los que incurre una empresa porteadora o transportista y que son proyectados o se reflejan en el coste del porte o del transporte.

Esta dilución del trabajo humano en el sector del transporte por carretera reducirá exponencialmente el fenómeno del dumping social, entendiéndose por éste, aquellas prácticas que pretenden, en ocasiones mediante sociedades ficticias y/o sociedades buzón, eludir las normas de acceso a un determinado sector comercial (en este caso interesa el sector del transporte europeo e internacional por carretera), con el objetivo de obtener ventajas competitivas (entre otras: menor coste de producción, menores costes salariales/laborales y de seguridad social, empeoramiento de las condiciones contractuales, menor fiscalidad, menores costes de matriculación de vehículos), y generando frente al resto de competidores una competencia absolutamente desleal, e incurriendo en fraude y en abuso en relación con el desplazamiento de personas trabajadoras y el acceso a las prestaciones sociales. Dicho esto, es necesario plantearse hacia dónde se va a redireccionar por parte de las

instituciones públicas el trasvase de todas y cada una de las personas y la capacidad de trabajo que desplace en términos laborales el vehículo pesado autónomo.

No obstante, resuelta la problemática del dumping social mediante la implantación del vehículo autónomo pesado cabe preguntarse si con ello queda despejada la gran incógnita o distorsión que ha provocado el estancamiento de la política común de transportes europea los últimos 36 años (Fernández, 2010), puesto que el TJUE en su sentencia de 22 de mayo del año 1985 (STJCE de 22 de mayo de 1985, Asunto 13/83) dejó claramente identificado y delimitado que el estancamiento de la citada política común de transportes europea venía propiciada por los distintos, importantes y contrapuestos intereses estatales en conflicto (Arpio, 1985). Intereses que tampoco desaparecerían con la dilución de la fuerza de trabajo humana en el sector del transporte por carretera. Es decir, ¿se acabaría con la política de potenciación de las barreras de entrada en los mercados internos de los propios Estados miembro de la UE en el mercado interior para el sector del transporte? (Bon-Garcín, I., Bernadet, M., y Reinhard, Y., 2010).

Nada proyectó la Unión Europea sobre esta cuestión en su Libro Blanco del Transporte de 2011 que pretendía edificar un espacio europeo del transporte por carretera en condiciones de competencia leal y libre materialización de servicios de transporte en toda la UE para garantizar una política común de transportes efectiva y el correcto funcionamiento del mercado interior (Comisión Europea, 2011), y nada proyecta sobre esto en el referido Libro Blanco sobre la inteligencia artificial cuando se hace mención de forma constante y genérica a la importancia que ostentará la inteligencia artificial en el sector del transporte.

En efecto, ¿se diluirá la lacerante y anacrónica calificación de la distinta tipología de transportes realizables en territorio común europeo (internacionales, cabotaje y nacionales (Belintxon, 2015, pp. 269-273)) que se sigue manteniendo e incluso potenciando con mayores restricciones de acceso al Estado de acogida en el último paquete normativo sobre la materia (Reglamento (UE) 2020/1055; Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020; y Directiva (UE) 2020/1057)? (DOUE L 249/49 de 31.7.2020). Es evidente que no se ha acabado de materializar el proceso de liberalización (Sánchez, 2014) del sector del transporte por carretera en la UE puesto que se siguen manteniendo estas llamativas incongruencias que nos hacen correr el riesgo de retornar a un concepto de delimitación de las fronteras anquilosado en una concepción del siglo XIX que nada aporta al fortalecimiento de las bases de un proyecto común (Belintxon, 2020a), el europeo, que se activó hace ya más de 63 años con el Tratado de Roma de 1957 (Fernández, 2017).

El “nuevo” Reglamento 2020/1055, recoge una batería de medidas que potencian las exigencias y limitaciones cuantitativas y temporales al desarrollo del transporte heredadas del sistema normativo anterior (Iriarte, 1989). En esencia, por un lado, se requiere para efectuar transportes internacionales y/o europeos un transporte previo de entrada en el Estado de acogida cuando se es transportista de un

tercer Estado de la UE, y por otro, se limitan a tres los transportes máximos a ejecutar en el plazo de una semana, tras los cuales se debe salir del Estado de acogida retornando al Estado de la UE del cual es nacional la empresa transportista. Además, una vez fuera del Estado de acogida debe el vehículo utilizado en el citado transporte efectuado en el Estado de acogida permanecer 4 días sin poder volver a entrar, mediante el preceptivo transporte previo en el mismo Estado de acogida. Una nueva reglamentación que refleja indubitadamente que ni los Estados miembros de la UE, ni las instituciones europeas abogan por la total liberalización del sector del transporte, ni por la consolidación de la libre prestación de servicios de transporte como pieza esencial de la Política Común de Transportes de la UE. Ante esta tesitura, cabe plantearse si el vehículo pesado autónomo será un argumento para diluir esta restrictiva política común que proyecta su mayor incidencia sobre el trabajo de las personas en el sector, o si en cambio será la excusa perfecta para implantar si cabe una política común de transportes aún más restrictiva.

Volvemos a reiterar, con vehículo pesado autónomo o sin él, la política común de transportes, junto al propio sector del transporte, deben constituir sin atisbo de duda el elemento vertebrador del desarrollo económico y social que garantiza la libertad de movilidad y la libre circulación de personas y mercancías en la sociedad de naciones que representa la Unión Europea. La importancia económica del sistema europeo del transporte (Piñales, 1993) se multiplica en un contexto económico, comercial y social (inmerso en una pandemia mundial sin precedentes) caracterizado por economías especializadas (García, 2020, pp. 15-26), competitivas e independientes que requieren de un sistema comercial internacional seguro intra y/o extraeuropeo que se asiente sobre un óptimo sistema de transporte (Álvarez, 2011). Un contexto sometido a una crisis pandémica sin precedentes que tal vez requiera, como reto y oportunidad, de la globalización de la política y de todo lo demás (García, 2020, pp. 15-26).

Es evidente que el desarrollo del Derecho del transporte está en la actualidad condicionado por el Derecho europeo y por unas instituciones que legislan de forma creciente sobre esta esencial actividad comercial (Iriarte, 2009). Por ello, es absolutamente perentorio que las normas de inteligencia artificial a aplicar específicamente en el vehículo pesado autónomo y en el sector del transporte por carretera vengan de la mano de otras que permitan consolidar una política de transportes común, eficiente y efectiva que en la actualidad se está viendo condicionada por las muestras y actitudes de rechazo que presentan abiertamente diversos países de la propia Unión, como Francia y Alemania (Belintxon, 2016), a los que recientemente se han unido otros países como España, Países Bajos o Italia, y que por lo que reflejan el citado Reglamento (UE) 2020/1055 y la citada Directiva (UE) 2020/1057, han condicionado el rumbo que tiene que marcar el nuevo paquete de movilidad de fecha julio de 2020 para el sector del transporte los próximos lustros y que se olvida conscientemente, o no, de la inteligencia artificial aplicada al sector mediante el vehículo pesado autónomo (Belintxon, 2018a).

Sin duda este exhaustivo régimen de contingentes y temporalidad responde a las demandas y denuncias de un primer bloque de países (Alemania, Francia, España, Países Bajos e Italia) enfrentados por los precios de porte con algunos países del Este de la Unión (en especial Bulgaria, Rumanía, Hungría, Lituania, Polonia, Chipre, Letonia, Estonia y Malta) debido a que este segundo grupo ha conseguido sacar históricamente cierta rentabilidad al ofertar servicios de transporte fronterizos más baratos que el primer grupo como consecuencia de las diferencias sustanciales en el nivel de vida y salarios existentes en los distintos Estados parte de la UE (Belintxon, 2020b).

El primer grupo de Estados, molestos y presionados por unas empresas transportistas autóctonas que perdían capacidad de negocio ante la oferta de portes más competitivos por empresas de Estados del Este de la UE, se embarcaron en una cruzada sin precedentes (principalmente Francia y Alemania) calificando para los transportes realizados en sus respectivos países, o con paso de tránsito por ellos, el cobro de salarios inferiores a los dispuestos por los convenios colectivos de aplicación en el sector en Francia y Alemania y la articulación por parte de las personas trabajadoras de los tiempos de descanso en los vehículos habilitados con literas al efecto como contrarios a la dignidad humana (Robaczewski, 2012).

Una nueva norma que se acopla a la perfección con el sistema europeo diseñado para el desplazamiento transfronterizo de personas trabajadoras, la Directiva UE/2018/957 (DOUE L 173/16 de 9 de julio de 2018) y su antecesora, la Directiva 96/71/CE (DOUE L 18/1 de 21 de enero de 1997), que entienden como persona trabajadora desplazada en el sector del transporte aquella persona que cargue y descargue mercancías o recoja y deje personas pasajeras en diversos lugares de uno o más Estados miembros distintos del Estado de establecimiento de la empresa transportista. Lo que conlleva la aplicación de dichas normas a los transportes con pluralidad de cargas y descargas sucesivas. No siendo de aplicación en cambio para aquellos supuestos en los que se transite a través del territorio de un Estado miembro sin cargar y/o descargar mercancía y sin recoger y/o dejar personas pasajeras en lo que a dicho país o Estado de tránsito se refiere. Ni tampoco a los transportes con lugar de origen y destino en dos Estados distintos, pero sin pluralidad de cargas ni descargas en el Estado de acogida del servicio a efectuar. Por lo que para los casos en los que en un mismo transporte acaezcan cargas y/o descargas parciales de la mercancía o de las personas viajeras en localizaciones distintas del Estado o de los Estados de acogida que pudieran corresponder, las personas conductoras o trabajadoras de la empresa transportista que efectúen dicho transporte quedarán sometidas a las normas del Estado de acogida para cuestiones de salario y remuneración, con la correspondiente complejidad que aflora en los supuestos en los que se efectúen una pluralidad de cargas y descargas en más de un Estado de acogida puesto que a la parte del transporte efectuada en uno y otro Estado miembro de acogida les será de aplicación la norma nacional correspondiente para dicho cálculo dentro de un mismo trayecto o transporte (Belintxon, 2020c). Distorsiones laborales

todas ellas que quedarían diluidas por el desplazamiento del trabajo humano en el sector ante la inserción de la inteligencia artificial y el vehículo pesado autónomo.

Ante el pulso planteado por estos dos importantes Estados del proyecto europeo en la materia anteriormente citada las instituciones de la UE, desnortadas ya por la activación del Brexit (Moya, S., García, C. y Troncos, M., 2016), decidieron no afrontar este reto y la obligada mutación hacia una integración plena (De Miguel, 1997) de los Estados Unidos de Europa (Gondra, 1986), permitiendo una sutil pero progresiva liquidación o dilución de ésta amparada en el mantenimiento de las diferencias socio-económicas y culturales que junto a la inacaba materialización de la apertura y la supresión de las barreras interiores en el mercado único, acrecienta las diferencias y la existencia de dos Europas dentro de la propia UE creando inercias, que no sinergias, y protectorados nacionales internos a golpe de legislar sin mesura bordeando, cuando no claramente contraviniendo, la legalidad europea y manteniendo un rancio, por entumecido, afán de protagonismo que conlleva en su derivada más alarmante el afloramiento de un nacionalismo jurídico inaceptable en pleno albor del siglo XXI (LOI n°2015-990 du 6 août 2015 -art.280-). ¿Acabará pues el vehículo pesado autónomo con estas diferencias propias de nacionalismos jurídicos interesados que nada aportan a la Unión? ¿El desplazamiento del trabajo humano por la inteligencia artificial en el sector supondrá el ocaso de las mencionadas diferencias?

En nuestra opinión el objetivo que debieran perseguir las instituciones europeas como paso previo a la articulación para el sector del desembarco de la inteligencia artificial mediante el vehículo pesado autónomo sería fortalecer la política común de transportes de la Unión Europea con normas que reduzcan las distorsiones ocasionadas por una lectura interpretativa restrictiva (Guzmán, 1984), o contraria, al carácter armonizador de las normas de la propia Unión Europea (Munari, 1996). Y todo ello con el único objetivo de evitar deslegitimar un proyecto común en el que conviven 27 Estados distintos y desplazar así la perpetuación en el tiempo y la cronificación de la flagrante flaqueza de una UE a dos velocidades (Álvarez, 2014).

El paquete de movilidad y transporte mencionado ha enfrentado especialmente a Alemania, Francia, España, Países Bajos e Italia con los países del Este de la Unión, en especial Bulgaria, Rumanía, Hungría, Lituania, Polonia, Chipre, Letonia, Estonia y Malta en los que el volumen de negocio de sus flotas para el transporte por carretera viene a representar un porcentaje muy significativo de empleo y del PIB nacional, y es necesario valorar que incidencia puede tener la implantación del vehículo autónomo pesado en las economías de dicho grupo de países (calidad de vida y salarios existentes), y también en el resto, y todo ello con anterioridad a la implantación de una normativa específica que normativice esta artificial e inteligente modalidad de transportar. Conflicto político-económico que debe solventarse en clave europea, de lo contrario no se resolverán las profundas diferencias de una Unión cada vez más insolidaria y para cuyo saneamiento se requiere de una receta que pivote

sobre el fortalecimiento de los principios inspiradores de un espacio común de libertad, seguridad y justicia.

5. CONSIDERACIONES FINALES

Ante la expuesta tesitura es necesario que esta importante actividad comercial y la inserción del vehículo pesado autónomo sea reglamentada con mesura y con normas claras y precisas que permitan, por un lado, simplificar el ejercicio diario de la actividad y, por otro, aportar una alta dosis de seguridad jurídica y previsibilidad para todos los actores. De esta forma, es imprescindible trabajar bajo el criterio de mínima intervención en la consecución y el desarrollo de un marco normativo relativo a la inteligencia artificial aplicable al transporte que parta de cuestiones jurídico-normativas no resueltas.

En efecto, la proyección de la inteligencia artificial sobre una actividad de alto riesgo como es la de transportar exige de una escrupulosa selección de los problemas básicos, o distorsiones, que pudieran presentarse ante un tratamiento jurídico normativo diferenciado respecto a los bloques normativos nacional, europeo e internacional preexistentes.

Por otro lado, las instituciones de la UE tienen que asumir un mayor protagonismo si lo que se pretende es consolidar el viejo proyecto de los Estados Unidos de Europa y en él aplicar una novedosa política común de inteligencia artificial y de transporte. En particular para el sector del transporte por carretera es necesario reducir, o restar, protagonismo a los Estados miembros en competencias claves para el desarrollo de un proyecto común que tiene que responder a los retos de un siglo XXI complejo.

Finalmente debe subrayarse que las instituciones europeas y el TJUE tienen que erigirse como máximos garantes de los Derechos fundamentales normativizados en la Carta de los Derechos Fundamentales Europea de la Unión Europea ofreciendo respuestas jurídico-normativas y criterios hermenéuticos contundentes ante la conflictividad interpretativa y la vulneración del Derecho europeo que enarbore cualquier Estado miembro. No ofrecer respuesta temprana a estos peligros, y ofrecer concesiones a un grupo de Estados miembro frente a otros en materia común, conlleva el enquistamiento de posturas jurídico-normativas y políticas que debilitan el común proyecto en una época en la que los nacionalismos irredentos deben dejar paso a una Europa de las naciones, las regiones y los pueblos en los que la inteligencia artificial también tenga cabida, pero sin descuidar ni desplazar a la ciudadanía.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Álvarez, J.J. (2001). La incidencia del Tratado de Ámsterdam en el sistema español de Derecho interregional, *Anales de la Facultad de Derecho*, 18, 65-78.

- Álvarez, J.J. (2009). Transporte Marítimo Internacional de Mercancías: alcance material y conflictual de la Autonomía Contractual, *III Seminario internacional de Derecho Internacional Privado: Autorregulación y unificación del derecho de los contratos internacionales*, Universidad Complutense de Madrid, 558-559.
- Álvarez, J.J. (2010). La regla de especificidad como cauce para superar los conflictos normativos entre Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales, *La Ley: Revista española de jurisprudencia y legislación*, 1-6.
- Álvarez, J.J. (2011). *Las Lecciones Jurídicas del Caso Prestige: Prevención, Gestión y Sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*. Pamplona: Aranzadi.
- Álvarez, J.J. (2012). Derecho aplicable a los daños derivados de la difamación, *Revista de Derecho de la Unión Europea*, 22, 137-152.
- Álvarez, J.J. (2014). Derecho privado y la UE: ¿armonización material o conflictual? En J. Goizueta y M. Cinfuegos, *La eficacia de los derechos fundamentales de la UE: cuestiones avanzadas*. Cizur Menor: Thomson Reuters Aranzadi. 291-310.
- Arpio M. (1985). El Parlamento frente al Consejo: la sentencia del Tribunal de Justicia en materia de transportes, *Revista de Instituciones Europeas*, 12, 789-804.
- Belintxon, U. (2015). *Derecho europeo y transporte internacional por carretera*. Cizur Menor: Aranzadi.
- Belintxon, U. (2016). Dumping Social, desarmonización socio-laboral y Derecho internacional privado: la des-Unión Europea, *Anuario Español de Derecho Internacional Privado*, XVI, 611-642.
- Belintxon, U. (2017). The CMR 1956 Convention: Some Specific Issues from a Private International Law Perspective. *Yearbook of Private International Law*, XVIII, 569-590.
- Belintxon, U. (2018a). *La necesaria adecuación de la legislación vasca del transporte a la dimensión transfronteriza*. Cizur Menor: Aranzadi.

- Belintxon, U. (2018b). La obligada adecuación de la LOTT y el ROTT al Derecho europeo en materia de acceso a la profesión de porteador/transportista, *Revista La Ley Unión Europea*, 58, 1-19.
- Belintxon, U. (2020a). Derechos humanos y responsabilidad social corporativa en las empresas de transporte. Un apunte de Derecho europeo, *Cuadernos Europeos de Deusto*, 63, 269-294.
- Belintxon, U. (2020b). La inaplicación del Reglamento Roma I para la determinación de la ley aplicable a los contratos de transporte de cabotaje en la UE, *V Seminario AEPDIRI sobre Temas de actualidad de Derecho Internacional Privado. Nuevos escenarios del Derecho Internacional Privado de la Contratación*, Oviedo.
- Belintxon, U. (2020c). La política común de transportes de la UE: ¿la menos común de todas las políticas? Una primera reflexión sobre el Reglamento (UE) 2020/1055 de 15 julio de 2020, *Revista La Ley Unión Europea*, 87.
- Berlingieri, F. (1992). Uniformité du Droit Maritime. Quelques problèmes, *Il Diritto Marittimo*, III, 796-...
- Berlingieri, F. (2011). The history of the Rotterdam Rules. En .D. Guner-Özbek (Ed.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of goods Wholly or Partly by Sea- An Appraisal of the Rotterdam rules*. Berlín-Heiderberg: MSpringer-Verlag. 1-63.
- Bon-Garcín, I., Bernadet, M., y Reinhard, Y. (2010). *Droit des transports*. París: Dalloz.
- Borrás, A. (2002a). La Comunitarización del Derecho Internacional Privado: pasado, presente y futuro, *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz (2001)*. Vitoria-Gasteiz: Servicio de Publicaciones de la Universidad del País Vasco. 285-318.
- Borrás, A. (2002b). La proyección externa de la comunitarización del Derecho internacional privado: los datos del problema, *La Ley: Revista española de jurisprudencia y legislación*, 5611, 1-8.
- Caballero, R. (2014). La liberalización del transporte terrestre: el largo camino hacia un mercado de servicios. En P. Menéndez (Dir.), *Régimen Jurídico del*

Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril, Tomo I. Cizur Menor: Aranzadi, 397-488.

Calvo, A.L. (2003). El Derecho internacional privado de la Comunidad Europea, *Anales de la Facultad de Derecho*, 21, 49-69.

Comisión Europea (2011). *Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.* COM/2011/0144 final.

Comisión Europea (2020). *Libro Blanco sobre la inteligencia artificial- un enfoque europeo orientado a la excelencia y la confianza.* Bruselas 19.2.2020 COM (2020) 65 final.

De Asís, R. (2020). Inteligencia artificial y Derechos humanos, *Materiales de Filosofía del Derecho*, 4.

De Miguel, P.A. (1997). Integración Europea y Derecho Internacional Privado, *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 2, 413-445.

De Miguel, P.A. (2020). Libro Blanco sobre inteligencia artificial: evolución del marco normativo y aplicación efectiva, *Revista La Ley Unión Europea*, 79.

Directiva (UE) 2018/957 del Parlamento Europeo y del Consejo de 28 de junio de 2018 que modifica la Directiva 96/71/CE sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios. DOUE L 173/16 de 9 de julio de 2018.

Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1996 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios. DOUE L 18/1 de 21 de enero de 1997.

Fernández, J.C. (2004). El Espacio de libertad, seguridad y justicia consolidado por la Constitución Europea, *La Ley: Revista española de jurisprudencia y legislación*, D-195, p. 16.

Fernández, J.C. (2009). La comunitarización del Derecho internacional privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales, *Revista Española de Seguros*, 140, 600-...

- Fernández, J.C. (2010). *Sistema de Derecho económico internacional*. Cizur Menor: Thomson Civitas, 2010, pp. 55-...
- Fernández, J.C. (2017). El 60 aniversario de los Tratados de Roma: algo más que una simple celebración, *La Ley: Revista española de jurisprudencia y legislación*, 46, 1-8.
- García, S. (2020). *Cronología de una pandemia ¿Podría tornarse la crisis en oportunidad?* Madrid: Editorial Síndesis. 15-26.
- Gondra, J.M. (1986). Integración económica e integración jurídica en el marco de la Comunidad Económica Europea. En E. García, J.D. González y S. Muñoz (Dir.), *Tratado de Derecho comunitario europeo*, vol. I, Madrid: Editorial Cívitas. 275-312.
- González, J.D. (2002). Diversification, Specialisation, Flexibilisation et Materialisation de régles de Droit International Privé, *Recueil des Cours*, t. 287, 156-...
- Guzmán, M. (1984). La aplicación en España de la política común de transportes, *DA*, 201, 675-706.
- Guzmán, M. (2010). Cooperación civil y Tratado de Lisboa: ¿Cuánto hay de nuevo?», *La Ley: Revista española de jurisprudencia y legislación*, 7479, 713.
- Iriarte, J.L. (1989). Transporte marítimo internacional de mercancías y normas imperativas de terceros Estados, *Revista general de legislación y jurisprudencia*, 1, 1989, 7-28.
- Iriarte, J.L. (1993). *El contrato de embarque internacional*. Madrid: Beramar S.L.
- Iriarte, J.L. (2006). La armonización del Derecho internacional privado por la Unión Europea, *Jado: Boletín de la Academia Vasca del Derecho*, 9, 47-93.
- Iriarte, J.L. (2009). Conflictos de leyes internos. Notas fundamentales de la situación actual, *Jado: Boletín de la Academia Vasca del Derecho*, 18, 55-73.
- Iriarte, J.L. (2020). La Ley Helms-Burton y la respuesta europea a sus efectos extraterritoriales, *Cuadernos europeos de Deusto*, 63, (Ejemplar dedicado a: Empresa y Derechos Humanos), 81-112.

- Legros, C. (2012). Contrat de transport international par route de marchandises et de voyageurs, *Juris Classeur de Droit International*, fasc. 571-66, 13-...
- LOI n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (artículo 280). Journal Officiel de la République Française, 07/08/2015, Texte 1 sur 115, www.legifrance.gouv.fr.
- Merchán, A. (2018), Retos regulatorios en torno a la inteligencia artificial. Pensar, *Revista de Ciencias Jurídicas*, 23, n°4, 1-13.
- Moya, S., García, C. y Troncos, M. (2016). El posible impacto del Brexit en los contratos internacionales de ámbito europeo, *Revista Aranzadi Unión Europea*, 12.
- Munari, F. (1996). *Il Diritto Comunitario dei Trasporti*. Milán: Guiffre.
- Naciones Unidas (1973). *Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by road (CVR)*. Ginebra, 1 de marzo de 1973. Recuperado de www.unece.org.
- Pichars, M. (2012). L'évolution de la norme dans les transports. En L. Peru-Pirotte, B. Dupont-Legrand y C. Landsweerd (Dirs.), *Le Droit du transport dans tous ses états: réalités, enjeux et perspectives nationales, internationales et européennes*. Bruselas: Larcier. 17-48.
- Piñales, F.J. (1993). *Régimen Jurídico del transporte por carretera*. Madrid: Marcial Pons.
- Ramberg, J. (2010). Unification of transport law: difficulties and possibilities, *Il Diritto Marittimo*, 813-818.
- Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2020 por el que se modifican los Reglamentos (CE) n°1071(2009, (CE), (CE) n°1072/2009 y (UE) n°1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera. DOUE L 249/17 de 31.7.2020.
- Robaczewski, C. (2012). *Le risque pénal en Droit du transport; L'application du droit pénal du travail dans l'entreprise de transport*. Bruselas: Larcier.
- Rodríguez, J.P. (2018). La irrupción del buque autónomo (o controlado remotamente) en los aspectos jurídico-privados del Derecho marítimo. En M^a

V. Petit y A. Puetz (Dir.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*. Madrid: Marcial Pons. 315-345.

STJCE de 22 de mayo de 1985, Asunto 13/83, Comisión de las Comunidades Europeas vs Consejo de las Comunidades Europeas. <https://eur-lex.europa.eu>. Sentencia de conflicto derivado entre el Parlamento Europeo, apoyado por la Comisión de las Comunidades Europeas, contra el Consejo de las Comunidades Europeas, apoyado por el Reino de los Países Bajos, y que tuvo por objeto un recurso interpuesto con arreglo al artículo 175 del Tratado CEE con el fin de que se declarase la omisión del Consejo en materia de política común de transportes.

Tapia, A.J. (2020). Decálogo de la inteligencia artificial ética y responsable en la Unión Europea, *Revista La Ley Unión Europea*, 87,1-10.

Zurutuza, I. (2018). Cuestiones sobre la problemática jurídica que plantean los buques no tripulados, En M^a V. Petit y A. Puetz (Dir.), *El transporte como motor del desarrollo socioeconómico*. Madrid: Marcial Pons. 347-360.