CC BY

ISSN 2806-0326 (En linea) ISSN 1794-5216 (Impresa)

EL FUTURO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA ERA DE AUTOMÓVILES AUTÓNOMOS TERRESTRES EN COLOMBIA*

THE FUTURE OF THE COMPULSORY TRAFFIC ACCIDENT INSURANCE IN THE ERA OF AUTONOMOUS LAND VEHICLES IN COLOMBIA

Jaime Andres Saenz Pacheco**

Fecha de recepción: 30 de julio de 2025
Fecha de aceptación: 15 de septiembre de 2025
Disponible en línea: 30 de diciembre de 2025

RESUMEN

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) jugará un papel fundamental en la introducción de automóviles autónomos con Inteligencia Artificial (IA) al mercado y la cotidianidad colombiana. Lo anterior, porque generará confianza tanto a los propietarios como a los terceros afectados en caso de accidentes de tránsito con dichos vehículos, dado que: el SOAT nace con un fin social cuyo objetivo principal es cubrir la indemnización por muerte y daños conexos derivados de la consumación de un accidente de tránsito; así como los gastos médicos que se deban sufragar con ocasión a la mitigación de la materialización del siniestro.

---

* El presente artículo es producto de un proyecto de investigación desarrollado por el suscrito dentro del semillero de investigación Derecho Contemporáneo adscrito al CIS y a la Universidad Santo Tomas Seccional Tunja en coordinación con la cátedra de Derecho de Seguros.

** Abogado Cum Laude, con grado meritorio, Especialista en Derecho Administrativo (C) Universidad Santo Tomas Seccional Tunja. Líder del semillero de Derecho Contemporáneo, joven Investigador, jaime.saenz@usantoto.edu.co. https://orcid.org/0000-0002-1100-4328

En consecuencia, el presente artículo enfocará su análisis en tres tópicos: el primero, hará énfasis en estudiar la naturaleza jurídica del SOAT; sus elementos esenciales, sus características, coberturas y exclusiones, partes e intervinientes, su función social y la obligatoriedad con la inmersión de los automóviles autónomos en Colombia. Como un segundo tópico, se examinará el marco legal actual del SOAT y la viabilidad de su aplicación en los automóviles autónomos terrestres. Finalmente, se evaluará el papel del SOAT en la mitigación de riesgos asociados con los vehículos autónomos terrestres, para observar los retos y dilemas ético-legales que se pueden presentar a la hora de consumarse el siniestro in examine con las particularidades del in suceso.

Palabras Claves: SOAT, vehículos autónomos terrestres, inteligencia artificial, siniestro, accidentes de tránsito.

ABSTRACT

The Compulsory Traffic Accident Insurance (SOAT) will play a fundamental role in the introduction of land autonomous automobiles with Artificial Intelligence (AI) to the market and in the daily business in Colombia since it will generate confidence in the owners of autonomous vehicles in case of traffic accidents and the affected third parties since the SOAT is born with a social purpose whose main objective is to cover death and related damages derived from the consummation of a traffic accident; as well as the medical expenses that must be paid on the occasion of the mitigation of the materialization of the accident.

Consequently, this article will focus its analysis on three topics; the first one will be focused on studying the legal nature of the SOAT, essential elements, its characteristics, coverages and exclusions, parties and intervening parties, its social function and the obligatory nature with the immersion of autonomous land automobiles in Colombia. As a second topic, the current legal framework of the SOAT and its feasibility of its application in autonomous land vehicles will be examined and finally the role of the SOAT in the mitigation of risks associated with autonomous land vehicles will be evaluated, observing the challenges and ethical-legal dilemmas that may arise at the time of consummation of the claim in examining the particularities of the event.

Keywords: SOAT, autonomous land vehicles, artificial intelligence, casualty, traffic accidents.

I. INTRODUCCIÓN

En 2024, con la entrada en vigor de la industrialización 4.0: cuyo pilar insigne es la introducción de la Inteligencia Artificial en múltiples dispositivos de alta tecnología, como los automóviles a los cuales sus fabricantes han introducido Inteligencia artificial, generaron el dilema jurídico de cómo garantizar la indemnización a terceros afectados, conductores y propietarios de estos cuando se consuma un accidente de tránsito en entornos cotidianos en las vías de la nación. Pues, la introducción de estos en el mercado representa gran pavor dentro de los consumidores toda vez que, la intervención humana sobre estos es limitada y el hecho de que los automóviles autónomos logren alcanzar un alto nivel de autonomía sin que medie el control e intervención humana; supone prima facie que el estado de desconocimiento técnico actual en materia de automóviles integrados con IA, implique la incertidumbre en múltiples ámbitos como el sector asegurador y de la responsabilidad civil extracontractual.

La entrada de los automóviles autónomos en masa en Colombia, como la marca Tesla, implican una serie de incertidumbres en materia de responsabilidad civil extracontractual. Especialmente, cuando se lleguen a consumir siniestros con ocasión a un accidente de tránsito, en donde se vean implicados en colisión automóviles con IA y de los que se generen repercusiones en las personas tales como; la muerte o secuelas que impliquen erogaciones económicas cuantiosas para su mitigación.

En ese orden, esta situación decanta que el SOAT debe transformarse adaptándose a estas nuevas dinámicas y buscando generar confianza en los consumidores frente a los usos de automóviles de alta tecnología integrados con IA en Colombia.

Ante la notoriedad en Colombia de la problemática previamente explicada, la presente investigación aborda la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) puede facilitar la introducción de automóviles autónomos con IA en Colombia y generar confianza en sus propietarios frente a la consumación de siniestros en accidentes de tránsito?

Para lograr analizar a cabalidad esta problemática se estableció como objetivo general;

-Analizar el impacto y las implicaciones del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) con la introducción de automóviles autónomos con Inteligencia Artificial (IA) en Colombia.

Para lo cual se establecieron como objetivos específicos a saber;

— Estudiar la naturaleza jurídica y función social del SOAT en Colombia.

— Examinar la viabilidad de la aplicación del SOAT en los automóviles autónomos terrestres

— Evaluar el papel del SOAT y sus principales retos frente la mitigación de riesgos asociados con los vehículos autónomos terrestres.

Para lograr tan pretenciosa empresa se emplea como metodología de investigación; el método cualitativo y la técnica analítica-deductiva y hermenéutica, donde se analizan diversos textos especializados en la materia, líneas jurisprudenciales y normatividad vigente dentro del ordenamiento jurídico colombiano.

II. EL SEGURO SOAT EN COLOMBIA. CONTEXTO LEGAL Y PRACTICO

En Colombia el seguro SOAT es de carácter obligatorio, ya que cumple una teleología social. Además, a lo largo de su historia ha sufrido una multiplicidad de regulaciones tanto desde la rama ejecutiva en su sector central, como desde diversas entidades que han emitido diferentes Decretos, Circulares y Resoluciones, decantando con estas un desarrollo detallado de las particularidades de su alcance, cobertura y exclusiones.

Sumado a lo anterior, a partir de la Constitución Política de 1991 el sector asegurador se ha visto inmiscuido en la transformación que ha provocado la constitucionalización del derecho privado de la Corte Constitucional. Todo parte de que, con la finalidad de garantizar los derechos fundamentales de los ciudadanos, ha intervenido algunos sectores del Derecho Privado, los cuales otrora no sé veían inmiscuidos dentro del poder del estado en cabeza de la jurisdicción, sino que prevalecía la autonomía de la voluntad de las partes.

Por lo que, frente a estas nuevas dinámicas sociales, la Asamblea Constituyente plasmó en la Constitución Política de 1991 que, la Corte Constitucional de Colombia podría intervenir a través de las acciones públicas de inconstitucionalidad que incoaran los ciudadanos frente a ciertas disposiciones normativas que fueran en contrario a la Constitución Política. Por lo cual, conforme a la norma de normas, la Corte Constitucional queda legitimada para pronunciarse y diferir

el alcance de la disposición normativa conforme los mandatos constitucionales.

En Colombia, actualmente, el SOAT se encuentra regulado en la ley 2161 del 2021 que modificó la ley 769 del 2002, norma que ha sido demandada por acción pública de inconstitucionalidad en diversas ocasiones y sobre la cual la Corte Constitucional ha tenido que pronunciarse. Pues hay que recordar que, esta ley tiene como propósito promover la seguridad vial a través de modelos educativos óptimos en la conducción por medio de: no incrementar el valor de la póliza, establecer una cobertura del SOAT más amplia adaptada a las nuevas dinámicas sociales y disminuir el valor de pago por este seguro a través de un sistema de incentivos en la medida en la que los tomadores adquieran la póliza y tenga gran cobertura. Esto, implicaría, adicionalmente, cumplir la otra finalidad prevista en la ley que es luchar contra la evasión en la adquisición del SOAT, ya que es un seguro obligatorio que contiene intrínsecamente un interés de protección a la comunidad.

Siendo el espíritu exacto de la ley en mención, adaptar la teleología de los fines del Estado, toda vez que en este recae el deber de garantizar la eficiente prestación de los servicios de seguridad social en salud, los cuales se encuentran positivizados dentro de la Ley 100 de 1993 y en la medida en que el ejercicio de la actividad de conducción implica el desarrollo de una actividad peligrosa; es decir, podría tener connotaciones que pueden generar gran crisis dentro del sistema, Pues, es menester considerar que, la generación de accidentes de tránsito implican daños a terceros y por ende, se hace necesario la adquisición de un seguro obligatorio que garantice el mínimo de indemnización y medios de mitigación del daño frente a las actividades peligrosas como es el ejercicio de la conducción.

Por lo que en Colombia se adoptó el seguro SOAT como un seguro de índole obligatorio, en la medida en que para transitar dentro de las vías del territorio nacional todo vehículo debe estar amparado con una póliza de seguros SOAT debido al ejercicio de la actividad peligrosa conforme lo previsto en la Ley 769 del 2002. Entonces, frente al incumplimiento de la disposición normativa antes en mención el conductor incurrirá en violación directa a la norma sustancial de regulación de la conducta en materia de tránsito.

Consecuentemente, desde la óptica del consumidor es obligatorio el SOAT en la medida en que, en calidad de tomador, asegurado y/o beneficiario el ejercicio de la conducción implica el aumento del riesgo dentro de las vías nacionales.

Por ende, el asegurador por disposición normativa al reunir los requisitos mínimos para otorgar este tipo de seguros, el ejercicio como entidad aseguradora implica la obligación de otorgarlos para los consumidores que deseen adquirir este tipo de seguro.

Aunado a lo anterior, el SOAT se encuentra reglado en el capítulo cuarto del título sexto del Decreto Ley 663 de 1993 y el Decreto 056 del 2015 en su título dos, toda vez que dentro de las normas en mención se ocupa de regular el sector financiero, la cobertura y reglamentación del SOAT dentro de la colisión de automóviles que se materializan en un accidente de tránsito.

Por lo cual, teniendo en cuenta las anteriores disposiciones normativas, la Corte Constitucional se ha pronunciado argumentando que, en lo que no se encuentra regulado en las normativas anteriores, se deberá suplir con las disposiciones generales contenidas en el Código de Comercio en cuánto al seguro terrestre de conformidad a la remisión normativa expresa en el Decreto Ley 663 de 1993.

Teniendo en cuenta lo anterior, en diversos pronunciamientos la Corte Constitucional ha establecido precedente judicial. En la sentencia C-321 del 2022, se precisó la obligación de comprar y renovar de forma periódica el SOAT y el deber de realizar revisión tecno-mecánica dentro de los plazos previstos por la Ley por parte del propietario del vehículo quien es el directo imputable, toda vez que, en su calidad de propietario de un vehículo ejerce como guardián del desarrollo de una actividad peligrosa. Pues, de encontrarse manejando y/o solidariamente responsable podría ser debido a su calidad de propietario y deberá responder.

Expuesto lo anterior, en palabras de la Corte Constitucional, el hecho de ser propietario de un vehículo connota intrínsecamente una obligación propter rem, “es decir, aquella originada por el hecho de ser propietario de un bien, por la existencia de la titularidad del derecho real, y “encuentra pleno sustento en el concepto de la función social de la propiedad” (Corte Constitucional, Sentencia C-470/23,2023). Por lo cual, el ejercicio del derecho de propiedad dentro del marco constitucional colombiano no deberá supeditarse el ejercicio individual del derecho toda vez que los derechos en Colombia no son derechos absolutos, sino que son relativos.

Es decir, el ejercicio de mi derecho acaba donde inicia el ejercicio del derecho de otro sujeto de derechos. Por lo cual, el ejercicio del derecho de la propiedad deberá enfocarse hacia la función social y a garantizar el bien común.

En la medida en que el ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción deberá garantizar a los terceros que, en caso de consumación de un siniestro, se responderá tanto de forma indemnizatoria como en forma de mitigación del daño a las víctimas.

Aunado a que como reitera la Corte Constitucional, el propietario del vehículo, quien funge dentro de la carta de propiedad, es el principal encargado de adquirir el SOAT a fin de que la póliza asegure los riesgos a los que somete a terceros con el ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción. En suma, de no hacerlo se "expone no sólo a sí mismo, sino también a los transeúntes y al público en general por donde transita, además la víctima carecería de una garantía real y efectiva de que el daño será resarcido" (Corte Constitucional, Sentencia C-470/23,2023).

Por lo que, de entrada, conforme a la Sentencia C-395 del 2022, el propietario del automotor será quien fungirá como tomador del seguro y deberá informar de las características peculiares del automóvil con el fin de que se aseguren a los potenciales terceros dentro de la sociedad civil colombiana, la cual a través de la introducción de la Revolución industrial 4.0 se ha constituido en una sociedad de riesgo de alto nivel.

Por lo tanto, el SOAT tiene como finalidad amparar riesgos como daños físicos que se pueden ocasionar a terceros dentro de un accidente de tránsito, los cuales tendrán la calidad de asegurados, sumado a que la cobertura del seguro SOAT incluye también los "gastos que se deban sufragar por su atención médica y la incapacidad permanente surgida de los mismos" (Corte Constitucional, Sentencia C-470/23,2023).

Por lo tanto el adquirir como tomador el seguro SOAT generará confianza dentro de las vías nacionales con ocasión al ejercicio de la actividad peligrosa y, por ende, la legítima confianza por parte de los demás conductores o personas transeúntes en que los propietarios cuentan con un seguro el cual responderá por un mínimo de condiciones que generará confianza legítima si se llegase a ocurrir eventualmente un siniestro en cuanto a su resarcimiento.

Sumado a lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-470 del 2023 ha advertido que la Ley 2283 de 2023 ha creado la obligación de financiar un seguro a todo riesgo para el sector privado a cargo de los CDA, con características símiles al SOAT;

Un sistema de seguro obligatorio pero de daños materiales para los accidentes de tránsito, el cual se funda en tres razones: de manera principal (i) debido

a que la adquisición de un seguro todo riesgo por parte de los propietarios del parque automotor del país es muy baja, por lo que se pretende cubrir el déficit actual de aseguramiento; y, de forma accesoria (ii) para incentivar el cumplimiento de la obligación de revisión técnico mecánica en los vehículos de uso privado y (iii) a fin de darle aplicación a lo establecido en la Ley 2251 de 2022, según la cual se deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados, que solo hubiesen causado daños materiales, sin necesidad de intervención de la autoridad de tránsito, a efectos de evitar congestiones en las vías. (Corte Constitucional, Sentencia C-470/23,2023).

Teniendo en cuenta lo anterior, es menester hacer la salvedad que el seguro en cuestión, de conformidad con el Estatuto orgánico del sistema financiero, se consolida como un mecanismo de protección de personas que busca garantizar la salvaguarda de los daños corporales causados a las personas en accidente de tránsito conforme al Código Nacional de Tránsito Terrestre. Por lo cual, es importante decantar la definición de vehículo toda vez que, la introducción de los automóviles incorporados con inteligencia artificial implica la reconstrucción del concepto de automotor.

En tal sentido, un vehículo automotor será aquel que esté previsto de un motor propulsor y cuya finalidad sea circular por las vías de transporte para ejercer la actividad de transporte de bienes y personas ya sea este con fines comerciales o público.

Teniendo en cuenta lo expresado, la regulación del SOAT prevé que las personas aseguradas sean las víctimas y se incluye al conductor del vehículo automotor dentro de los accidentes de tránsito.

Por ende, el tomador será quien paga el precio a cambio de obtenerlo y será la entidad aseguradora quien asuma ese riesgo asegurable y obtenga la prima por parte del tomador como contraprestación al ejercicio de la asunción del riesgo.

Sumado a lo anterior, el asegurador deberá entregar la póliza al tomador una vez se dé el pago de la prima. La póliza por regla general deberá ser anual, "salvo que las reglas en la materia dispongan lo contrario (EOSF art 193 num 2)" (Decreto Ley 663/93, 1993).

En cuanto a la cobertura del SOAT está determinado por el estatuto orgánico del sistema financiero que menciona de forma sucinta y técnica cuáles son las coberturas de la póliza en su articulado 193:

> Coberturas y cuantías. Modificado por el art. 112, Decreto Nacional 019 de 2012. El nuevo texto es el siguiente: La póliza incluirá las siguientes coberturas:
>
> a. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones, de acuerdo con la cobertura que defina el Gobierno Nacional. Para la determinación de la cobertura el Gobierno Nacional deberá tener en cuenta el monto de los recursos disponibles;
>
> b. Incapacidad permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas;
>
> c. Muerte y gastos funerarios de la víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a setecientas cincuenta (750) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;
>
> d. Gastos de transporte y movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, en cuantía equivalente a diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;
>
> PARÁGRAFO. El valor de estas coberturas se entiende fijado para cada víctima; por lo tanto, se aplicará con prescindencia del número de víctimas resultantes de un mismo accidente".
>
> PARÁGRAFO TRANSITORIO. Mientras el Gobierno Nacional determine la cobertura de que trata el literal a) del presente artículo se aplicará la cobertura de quinientos (500) salarios mínimos legales diarios vigentes a cargo de la aseguradora que emita la póliza, y trescientos (300) salarios legales diarios vigentes a cargo del FOSYGA. (Decreto Ley 663/93, art. 193).

Siendo actualmente establecidas las "coberturas del SOAT conforme al Decreto 780 del 2016 modificado por el Decreto 2644 del 2022" (FASECOLDA, 2024). De la siguiente forma:

Ilustración 1

Monto y tipo de cobertura por cada víctima de accidente de transito

Monto y Tipo de Cobertura por cada Victima de Accidente de Tránsito

integra

Año	Salario Mínimo Diario por año	Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios [1]	Incapacidad Permanente [2]	Muerte de la víctima y Gastos Funerarios [3]	Gastos de transporte y movilización de las víctimas [4]
Salario Mínimo Diario por año/ UVT por año*		Hasta 701.68 o 263,13 UVT	Hasta 180 SMDLV	Equivalente a 750 SMDLV	Equivalente a 8.77 UVT
2024	SMDLV: 43.333 UVT: 47.065	33.024.569	7.800.000	32.500.000	412.760

Tomado de: FASECOLDA (2024)

Estos montos empleados dentro del seguro obligatorio de accidentes de tránsito son fijados por el gobierno nacional, sumado a que también debe fijar la tarifa de las primas conforme al estatuto orgánico del sistema financiero en el numeral quinto del artículo 193.

Estas tarifas deberán estar supeditadas bajo los principios de equidad, moderación e insuficiencia, conforme a las disposiciones de la Superintendencia Financiera de Colombia.

Dicha entidad gubernamental ha establecido que el principio de equidad se debe entender como la exigencia de correlación positiva entre la prima y el riesgo de acuerdo con las condiciones objetivas del riesgo que informa el tomador. Asimismo, en cuanto al principio de suficiencia la Superintendencia financiera ha establecido que es la tarifa que debe cubrir razonablemente la tasa de riesgo y los costos propios de la operación tales como la adquisición, gastos administrativos y utilidades.

Finalmente, se establece el principio de moderación como aquel que busca el equilibrio que se debe tener entre la tarifa aplicable conforme a la población vulnerable y su respectivo nivel de riesgo. La aplicación de estos principios por parte de la Superintendencia financiera se basan en la recaudación de información objetiva que genera la conducencia y pertinencia para establecer los

montos de indemnización y de "prima por parte del Gobierno Nacional, por lo cual la Superintendencia Financiera deberá hacer un seguimiento periódico en donde analice los cambios dentro de las condiciones técnicas y financieras de la operación y comercialización del seguro SOAT"(Corte Constitucional, Sentencia C-395/22,2022).

Por lo que teniendo en cuenta los montos y consideraciones anteriores en cuanto a la cobertura y prima del seguro SOAT para el pago de las indemnizaciones conforme al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero en su artículo 194, el pago de las indemnizaciones deberá estar soportado en pruebas que demuestren la consumación del accidente de tránsito y sus consecuencias dañosas para las víctimas del siniestro.

Considerándose pruebas fehacientes todas aquellas que la víctima o el causahabiente pueda aducir de conformidad a los medios probatorios y a la libertad probatoria contemplados tanto en la Constitución y en el Código General del Proceso que den fidelidad y objetividad a la demostración de los daños causados. Por lo cual, es importante tener en cuenta que a la hora de consumación del accidente se debe mantener de forma inmaculada el material probatorio sin contaminarlo.

Toda vez que, será obligatorio demostrar el accidente sin que hubiese intervención posterior que afecte material probatorio y se debe efectuar de manera rápida la determinación del daño en las personas a través de dictámenes médico-periciales que determinen el porcentaje de la incapacidad con ocasión a las lesiones sufridas o al deceso en su defecto de la víctima.

Por lo cual, en caso de que las víctimas fallezcan, conforme a la Ley 100 de 1993, existen beneficiarios de las indemnizaciones por muerte de las víctimas; estas serán las personas señaladas en el Código de Comercio en el artículo 1142, haciendo la salvedad que en caso de falta de cónyuge será el compañero o compañera permanente quien acredite dicha calidad conforme a los requisitos que disponga la ley.

Por otro lado, los gastos funerarios y exequias se pagarán a quien demuestre haber realizado los correspondientes pagos y hayan fluctuado esas rogaciones económicas de su patrimonio. Deberá obrar prueba fidedigna que demuestre el pago de conformidad a la Sentencia C-029 del 2009.

Otra circunstancia importante de análisis es cuando dentro de la colisión existen dos vehículos, por lo cual dentro de los accidentes del tránsito si llega

a ocurrir esta circunstancia, ya sea entre dos o más vehículos asegurados, la entidad aseguradora deberá correr con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes de aquel que tenga asegurado.

Dado el caso de que se vean afectados terceros no ocupantes se podrá formular la reclamación a cualquier de las entidades aseguradoras y éstas deberá estar obligada al pago de la totalidad de la indemnización y la entidad aseguradora podrá ejercer el derecho de repetición a prorrata de las compañías aseguradoras de los demás vehículos.

III. VIABILIDAD DE LA APLICACIÓN DEL SOAT EN LOS AUTOMÓVILES AUTÓNOMOS TERRESTRES EN COLOMBIA

Recapitulando lo analizado en el capítulo anterior de la presente investigación, se observa que el SOAT es viable en su adaptabilidad en cuanto a la introducción de automóviles autónomos terrestres en Colombia; debido a que cumple con los requisitos sine qua non de ser un automotor propulsado por un motor, pero cuyas particularidades se diferencian de los automóviles tradicionales en cuanto no existe un conductor, sino que los automóviles autónomos son operados por una inteligencia artificial.

Teniendo en cuenta estas circunstancias particulares, el SOAT se establece como el mecanismo idóneo que garantizará confianza entre el consumidor y terceros afectados con la introducción de esta clase de automóviles dentro de las vías nacionales Toda vez que, con este tendrán el mínimo de garantía en cuanto a la indemnización por lesiones, gastos funerarios, médicos para mitigar el daño y indemnización en caso de muerte.

La cuestión radica en que el ejercicio de la actividad peligrosa de conducción por parte de automóviles autónomos. Por lo que corresponde hacer un análisis sucinto desde la responsabilidad civil extracontractual que puede decaer con ocasión a la materialización de un siniestro teniendo en cuenta que dentro de la colisión participe un automóvil o más automóviles autónomos que generen daños a terceros dentro del curso causal y/o participen diversos agentes generadores del daño.

Siendo este seguro la herramienta social indicada para la atención de víctimas dentro de los siniestros viales que se puedan llegar a consumar con la introducción de los automóviles autónomos en una fase primaria en Colombia. Pues

se observa que: quien sea propietario de un automóvil autónomo se encuentra prima facie en unas condiciones socioeconómicas altas, por lo que el SOAT debe instituirse con base en un porcentaje mayor al vehículo tradicional ya que, la introducción de estos dentro del sistema vial nacional implica el aumento y creación de un mayor riesgo al de los vehículos tradicionales qué se ven intervenidos por el ser humano y que recaen bajo su control, salvo agentes extraños que ocasionen un accidente de tránsito.

Contrario sensu en el caso de los automóviles autónomos en donde intervienen diversos agentes en la generación del accidente de tránsito. Precisando la Corte Constitucional que existe una serie de obligaciones en los múltiples actores intervinientes dentro del curso causal de un accidente de tránsito como el propietario de los vehículos tradicionales que tiene una serie de obligaciones a saber que por aplicación analógica proceden para los propietarios de vehículos autónomos incorporados con IA.

Estas obligaciones por saber son conforme al tipo de agente que interviene en el curso causal de forma directa o indirecta:

(i) para los propietarios de vehículos, en la medida que, con fundamento en la función social de la propiedad, esta implica cargas tales como la de velar porque los bienes sean empleados con fines adecuados y sin generar daño a terceros cumpliendo con el ordenamiento jurídico;

(ii) para los conductores de vehículos automotores porque al realizar una actividad peligrosa o riesgosa, deben hacerlo cumpliendo de manera estricta los reglamentos para no generar daño a terceros;

(iii) las autoridades de tránsito y sus cuerpos operativos de control, porque ante el incumplimiento de los deberes y obligaciones previstos en el Código Nacional de Tránsito, deben desplegar los medios dispuestos por el ordenamiento jurídico para hacer cumplir las normas (inmovilización de vehículos, imposición de sanciones, cobro coactivo de las multas, entre otras);

(iv) las compañías aseguradoras, porque al ser la actividad aseguradora una actividad de interés público y obtener una autorización del Estado para realizarla según lo señala el artículo 335 de la Constitución Política, tienen la obligación de prestar dicha actividad que al mismo tiempo constituye un servicio público de manera universal e ininterrumpida;

> (v) las Superintendencias, porque ante el incumplimiento por parte de las autoridades de tránsito de ejercer sus funciones o de las compañías aseguradoras en prestar el servicio en la expedición de la póliza de quienes están en el ramo, deben, en el marco del debido proceso, aplicar las medidas preventivas, conminatorias o sancionatorias previstas por la ley. (Corte Constitucional, Sentencia C-321/22,2022)

Esta serie de obligaciones son necesarias dentro de la introducción de automóviles autónomos terrestres toda vez que según los análisis de la Superintendencia financiera de Colombia "para el año 2022 dentro del registro RUNT cerca del 47% de los automóviles tradicionales no cuentan con un SOAT vigente" (Corte Constitucional, Sentencia C-321/22,2022). Lo que deja a la intemperie a terceras víctimas si llegase a ocasionarse un accidente de tránsito.

Por lo que por aplicación analógica la persona que adquiera un vehículo autónomo integrado con inteligencia artificial tiene la obligación en calidad de propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule dentro de las vías nacionales adquiriendo el seguro obligatorio de accidentes de tránsito proporcionado por la entidad aseguradora conforme a una prima establecida especial para esta clase de automóviles toda vez que el riesgo es mayor al de un vehículo tradicional.

Lo expuesto va sumado a que la póliza de seguro SOAT también puede establecer ciertas garantías en cuanto al tomador en la medida en que, es necesario legislar estas circunstancias debido a que los automóviles autónomos al tener integrado dentro componentes de alta tecnología deben efectuarse una revisión técnico-mecánica dentro de un plazo razonable establecido que para consideración de la presente investigación debe ser periódicamente cada tres meses.

Sumado a ello, es necesario hacer énfasis en los sensores toda vez que los automóviles autónomos su conductibilidad recae dentro del estado de los sensores y del sistema satelital que le indica al automóvil la ruta para escoger. Aunado a lo anterior es importante que a través del legislador se efectúe cierta normatividad en que los automóviles autónomos deben estar integrados con un sistema de interrupción total en el que el usuario logre tomar el control inmediato del automóvil para evitar la consumación de un siniestro.

Estas cuestiones en cumplimiento buscan lograr la materialización de la función social y ecológica contemplada en el artículo 58 de la Constitución Política de 1991, que regula el derecho fundamental de la propiedad. Buscando "promover la protección del medio ambiente y la seguridad de los transeúntes,

conductores y pasajeros" (Corte Constitucional, Sentencia C-321/22,2022). Pero una de las principales problemáticas es la sostenibilidad del sistema. Toda vez que. según los indicadores objetivos por parte de las entidades aseguradoras y de diversos agentes del sector asegurador que intervienen dentro de su desarrollo han hecho un llamado de atención indicando que sí:

> Continúa aumentando la cantidad de vehículos subsidiados dentro del total del parque automotor asegurado hasta superar a los no subsidiados, si aumenta el número de víctimas de accidentes de tránsito al ritmo que lo está haciendo, y si continúan las prácticas defraudadoras a este seguro, se corre el riesgo de que el ingreso acumulado disponible para cubrir la totalidad de los siniestros llegue a ser insuficiente. (Huzgame, 2016, p.4)

La circunstancia es alarmante, porque que el sector asegurador es uno de los principales sectores económicos del país.Por lo cual el Congreso de la República a través de la Ley 2251 del 2022 expidió dicha normativa con el fin de fortalecer la seguridad vial y garantizar los derechos de las víctimas que se vean inmiscuidos dentro de accidentes de tránsito con el fin de enfatizar en el fortalecimiento del sistema creando "incentivos para el cumplimiento de la obligación de adquirir el SOAT y, además, estableciendo algunas reglas para la adquisición de seguros que amplían la cobertura de riesgos a los casos de choques simples" (Corte Constitucional, Sentencia 034/24,2024).

Postura qué ha sido reiterada en varias Sentencias de la Corte Constitucional que han decidido "estarse a lo resuelto en la sentencia C-261 de 2022 que se pronunció en lo referente a la Ley 2161 de 2021 y la ley 2251 del 2022(Corte Constitucional, Sentencia 396/22,2022).

Circunstancia que, en la práctica, al revisar la Ley 2161 del 2021 por parte del sector asegurador se concluyó que, si bien él objetivo de la ley era fomentar la adquisición del Seguro SOAT por parte de los propietarios de vehículos, los índices de adquisición de estos permiten inferir la conclusión que no se logró tal objetivo. sino que contribuyó a la limitación de la comercialización de estos en el sector asegurador, restringiendo al consumidor.

Esta circunstancia genera una gran afectación al sector asegurador: "ya que actualmente genera inconvenientes para que los clientes lo obtengan en los canales dispuestos para ello, y que muchas veces presentan limitaciones para el comprador de a pie que está poco familiarizado con los medios de pago digitales" (Guerra, et al., 2024, p. 38).

Los efectos expuestos tendrán efectos nocivos frente a la implementación e introducción de los sistemas de automóviles autónomos. Pues, hay que considerar que la introducción de "una tecnología disruptiva, jamás utilizada antes y de la que se desconocen sus implicaciones en un contexto como el colombiano, es un proceso lento que con seguridad será una realidad a corto plazo" (Guerrero, 2023, p. 53).

Por lo que es importante tener en cuenta que, el SOAT jugará uno de los roles más importantes dentro de la adaptación e introducción de automóviles de alta tecnología en Colombia ya que "tiene como finalidad proteger al agraviado del accidente de tránsito de la irresponsabilidad de quien ocasionó el accidente, por medio de la obligatoriedad del aseguramiento a fin de reparar los daños, producto del incidente." (Cornejo & Eliane, 2024, p. 11).

Siendo necesario desde el sector asegurador que el Estado establezca un SOAT con enfoque diferencial y coberturas diferentes en cuanto a accidentes que devengan de la colisión de vehículos integrados con IA, ya que los daños que puedan derivar eventualmente implica connotaciones sin precedente en Colombia, pero que en otros países como en China han sido de gran magnitud, por lo cual se deberá establecer mayor cobertura y una mayor prima a los tomadores con el fin de generar confianza en la comunidad frente a la introducción de automóviles con IA en el país.

IV. CONCLUSIONES

La Revolución Industrial 4.0, con la introducción de la inteligencia artificial dentro del quehacer cotidiano de una sociedad de riesgo con los automóviles autónomos, implica connotaciones inciertas porque no existe un estado del arte en el cual la civilización humana se haya enfrentado a tal reto y de la que exista aprendizaje objetivo.

Pues la automatización y la descentralización del control directo de los automóviles por parte del ser humano, implica el aumento de la peligrosidad toda vez que el ejercicio de la conducción se concibe, a la luz de la Corte Suprema de Justicia en su Sala de Casación Civil, Agrario y Familia, catalogada como una actividad peligrosa lo que conlleva prima facie que la introducción de automóviles autónomos implique cierto temor desde diversos sectores de la economía en Colombia.

Esta circunstancia no es menester de generar un pánico frente a la adquisición de vehículos autónomos, toda vez que el SOAT será un elemento esen-

cial a la hora de comprar esta clase de automóviles de alta gama y tecnología. Además, será determinante en la medida en que el propietario podrá garantizar un mínimo de indemnización y mecanismos de mitigación del daño si llegase a crearse el siniestro frente a terceros con coberturas especiales y una prima proporcional al riesgo asegurable.

Esta situación implica que el sector asegurador debe reconfigurarse y adaptarse a estas nuevas dinámicas sociales, elevando la prima del SOAT cuando se trate de esta clase de vehículos; toda vez que su peligrosidad aumenta y que es el principal sector que puede contribuir a la generación de confianza tanto del propietario en calidad de consumidor quien hace uso de este para su uso personal o económico y de los terceros potencialmente afectados dentro de accidentes de tránsito en las vías nacionales, ya que cuenta con un mínimo de cobertura como lo establece el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

REFERENCIAS

- Cornejo , J., & Eliane , K. (2024). El SOAT frente a la cobertura de responsabilidad civil en el seguro vehicular privado. Universidad Tecnológica de Perú. Obtenido de https://repositorio.utp.edu.pe/handle/20.500.12867/8948
- Corte Constitucional. (2022). Sentencia C-321 del 2022. Obtenido de https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/C-321-22.htm
- Corte Constitucional. (2022). Sentencia C-395 del 2022. Obtenido de https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2022/C-395-22.htm
- Corte Constitucional. (2022). Sentencia C-396/22. Obtenido de https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/C-396-22.htm
- Corte Constitucional. (2023). Sentencia 470 del 2023. Obtenido de https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2023/C-470-23.htm
- Corte Constitucional. (2024). Sentencia C-031/24. Obtenido de https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2024/C-031-24.htm
- FASECOLDA. (2024). Cobertura por víctima. Obtenido de https://www.fasecolda.com/ramos/soat/tarifas-y-coberturas/cobertura-por-victima/
- Guerra, D., Quiroga, H., & Ramírez, C. (2024). Efectos de la Ley 2161 de 2021 en la venta del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT) en la Compañía Mundial de Seguros SA. Universidad EAN. Obtenido de https://repository.universidadean.edu.co/handle/10882/13541
- Guerrero Andrade, A. (2023). Plan estratégico para la implementación de vehículos autónomos para el transporte de carga en Colombia. Universidad de los Andes. Obtenido de https://repositorio.uniandes.edu.co/entities/publication/88c5206c-21cc-429e-943f-3a711056beef

- Huzgame, Á. (2016). SOAT:l seguro de todos y para todos. Revista Fasecolda. Obtenido de file:///C:/Users/jaime/Downloads/admin,+Gestor_a+de+la+revista,+v164a11.pdf
- Presidencia de la Republica. (1993). Decreto Ley 663 del 1993. Obtenido de https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1348