

EL CONTRATO DE SEGURO DE AUTOMÓVIL FRENTE A LOS COCHES AUTÓNOMOS: LUCES Y SOMBRAS DE LOS *SMART CARS*

Arantzazu Vicandi Martínez
Profesora de Derecho Civil
Universidad de Deusto

Fecha de recepción: 20 de marzo de 2019

Fecha de aceptación: 23 de abril de 2019

RESUMEN: El coche autónomo se presenta como una realidad, que aunque aún no ha llegado a nuestras carreteras, lo hará en un lapso breve. Las implicaciones legales en materia de responsabilidad civil, regulación viaria, protección de datos y seguros, son sólo algunos de los ejemplos que habrán de regularse, y que sin duda serán un reto para el legislador y para nuestros tribunales.

ABSTRACT Autonomous car is presented today as something real which, even though it is yet to come and reign our roads, it will surely do in short time. This will bring new legal implications in terms of civil liability, road regulations, data protection and driving insurances. These are only a few examples of what will need to be regulated and that will also undoubtedly present a challenge for the legislator and for our Court.

PALABRAS CLAVE: Coche autónomo, seguro de coche, responsabilidad civil.

KEYWORDS: Autonomous car, car insurance, civil liability.

SUMARIO: 1. Introducción. 2. ¿Qué debemos entender por coche autónomo? 3. El coche autónomo y la regulación de la responsabilidad civil por accidentes de tráfico en España. 3.1 La normativa actualmente vigente. 3.2 El coche autónomo y el sistema legal vigente: el conductor como eje de la responsabilidad civil por accidentes de tráfico ¿qué ocurrirá si éste desaparece? 3.2.1. La responsabilidad del propietario en defecto de conductor y su incremento de labores respecto del vehículo autónomo. 3.2.2. La responsabilidad del fabricante del vehículo y del desarrollador del *software*. 4. Conclusiones.

1. INTRODUCCIÓN.

A principios de este año la sociedad al completo fue partícipe de una llamativa noticia relativa al mundo del automovilismo. En plena era de lo *Smart*, un coche inició una actualización de *software*, previa indicación de la usuaria que lo conducía. Esta circunstancia no sería llamativa si no fuera porque el vehículo estaba en pleno funcionamiento en una colapsada autopista de China, y para la indicada actualización éste requería quedar inmovilizado y bloqueado. Algo que hizo de manera automática conforme se autorizó la actualización, quedando la usuaria del coche atrapada en el interior del mismo (pues puertas y ventanas se bloquearon) y el coche parado en mitad de una autopista de varios carriles, en hora punta.

No es necesario recalcar que las réplicas de la compañía fabricante del automóvil no se hicieron esperar, alegando que en las indicaciones del vehículo se indicaba expresamente que éste había de encontrarse debidamente estacionado para efectuar la indicada actualización. No obstante, no es necesario reseñar lo llamativo de la falta de seguridad del dispositivo de actualización, que permitió su puesta en marcha en pleno funcionamiento, con el innegable riesgo que ello podía entrañar.

No obstante, en esta curiosa noticia no debemos olvidarnos de una de las partes protagonistas: la conductora, que en pleno viaje a alta velocidad (pues transitaba por una autopista) se distrajo revisando el *software* del vehículo que conducía. Esto último da respuesta a la realidad de las estadísticas de los accidentes automovilísticos: coches altamente sofisticados, con medidas de seguridad que pretenden una conducción sin sobresaltos, frente a cifras que estadísticamente apuntan a los accidentes de tráfico como una de las principales causas de fenecimiento en el mundo y que no se reducen de forma proporcional a las mejoras técnicas de la conducción²⁷⁸. ¿Cómo es posible que ambas circunstancias sean compatibles? *Errare humanum est*: el 90% de las colisiones entre vehículos se producen como consecuencia de desaciertos humanos²⁷⁹.

Huelga señalar que las cifras de accidentes de circulación mortales han mejorado ostensiblemente gracias a las medidas tecnológicas dedicadas a las conducción que pretenden hacerla más segura, algo a lo que evidentemente coadyuvan las mejoras en la carretera y la concienciación de las seguridad al volante de los conductores. No obstante, el número de fallecidos en colisiones de tráfico parece no reducirse de forma proporcional a todo lo anterior.

Todo ello hace que nos encontremos ante una aparente encrucijada, en la que el grado de desarrollo tecnológico de las medidas de seguridad aplicables a la conducción ha llegado a su punto álgido, sin que esto se haya traducido necesariamente en una reducción drástica del volumen de accidentes de tráfico. Es por ello por lo que quizás la idea de un coche autónomo, en el que la figura del conductor sea la superflua, se presenta como un medio que posiblemente permita minimizar el número de víctimas mortales del tráfico rodado^{280 281}.

2. ¿QUÉ ES UN COCHE AUTÓNOMO?

El coche autónomo puede definirse como un vehículo sin conductor, o sin necesidad de ser conducido, que puede circular, bien de forma autónoma, bien siendo controlado de manera remota por un tercero²⁸². Quedaría por tanto fuera de esta idea, toda tecnología autónoma cuyo objetivo

²⁷⁸ Conforme cifras de la Organización Mundial de la Salud, cada mes mueren más de 100.000 personas en accidentes de tráfico. Esta cifra, lejos de reducirse está sufriendo una tendencia al alza, calculándose que en el año 2020 se alcanzarán los 150.000 fallecidos por esta causa.

²⁷⁹ A. SÁNCHEZ DEL CAMPO REDONET, *Reflexiones de un replicante legal*, Thomson -Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016, página 61. A este mismo respecto el estudio SELF – PILOTED CARS: THE FUTURE OF ROAD TRANSPORT, presentado ante el Parlamento Europeo en 2016, asevera en su página 71 que dentro del indicado porcentaje el 40% de los errores humanos tienen su origen en el alcohol, las drogas, una distracción o la fatiga al volante.

²⁸⁰ SÁNCHEZ DEL CAMPO REDONET apunta a este respecto “Los expertos consideran que en menos de 10 años estarán disponibles comercialmente los primeros coches 100% autónomos, es decir, que no necesiten conductor. Estos vehículos se comunicarán entre ellos y también interactuarán constantemente con los semáforos, las señales y los smartphones de los peatones. Uno de los objetivos principales de este nuevo desarrollo tecnológico es reducir drásticamente el número de accidentes”. A. SÁNCHEZ DEL CAMPO REDONET, Alejandro, *Reflexiones de un replicante legal ... op. cit.*, página 61.

²⁸¹ Esta idea sólo se reafirma si tenemos en cuenta cómo en otros medios de transporte con alta automatización, como el tráfico aéreo y ferroviario, los accidentes son proporcionalmente menores: todo ello porque el índice de intervención humana, y por ende de error humano, se encuentra altamente reducido (https://verne.elpais.com/verne/2018/01/02/articulo/1514883662_930442.html).

²⁸² G. ITURMENDI MORALES, “El impacto de los coches conectados y autónomos. El papel de las aseguradoras”, en *Diario La Ley*, núm 2, 2016, pp. 1 a 11. Por su parte, el estudio SELF – PILOTED CARS: THE FUTURE OF ROAD TRANSPORT,

sea facilitar la conducción humana, por requerirse, de forma indispensable, la presencia activa de un conductor en el vehículo.

En función del grado de autonomía de los vehículos, el estudio *Self – piloted cars: the future of road transport*, presentado ante el Parlamento Europeo en 2016, ha clasificado estos en seis niveles de automatización.

En primer lugar estarían los que han sido calificados como vehículos del grupo 0, cuya característica principal es que el conductor ejecuta de manera unilateral la conducción, lo que entraña asimismo la asunción de la responsabilidad de todo daño derivado de la misma²⁸³.

El segundo de los niveles es el denominado de “automatización parcial”. En este tipo de vehículos el conductor sigue ostentando el deber de supervisar la actividad del coche, de manera que parte de la conducción activa recae sobre el mismo, aunque la máquina cuenta con la suficiente autonomía como para operar de forma autónoma ante determinadas situaciones (aparcamiento y frenada de emergencia, por ejemplo).

El tercer nivel es el de “automatización condicional” que es muy similar al anterior, con la diferencia de que en este grado de automatización el vehículo permite que el conductor confíe al mismo parte del control del coche, aunque siempre supervisado²⁸⁴.

El cuarto y quinto nivel corresponden a los grados de “alta automatización” y “total automatización” respectivamente, singularizándose ambos por la escasa o prácticamente nula intervención del conductor. En el cuarto nivel aún es necesaria la presencia de una persona física que controle, en circunstancias adversas, el comportamiento del vehículo; mientras que en los escenarios de total automatización, los conductores no son necesarios²⁸⁵. En estos niveles encontramos tecnologías que aún no han llegado al mercado comercial de los coches particulares, como puede ser el piloto automático.

3. ¿SE ENCUENTRA NUESTRO ORDENAMIENTO JURÍDICO PREPARADO PARA RECIBIR A LOS COCHES AUTÓNOMOS?

3.1. La normativa actualmente vigente.

Indudablemente, la responsabilidad civil por accidentes de tráfico es una de las áreas del Derecho de daños que más modificaciones normativas ha sufrido, siendo éstas además de gran calibre. No en vano, es necesario tener presente que el tráfico rodado ha padecido importantes cambios, ya que habiendo comenzado la conducción como un fenómeno aislado, a día de hoy se ha convertido en una actuación cotidiana más, que la práctica totalidad de las personas realiza. A esta masificación es necesario adicionar las alteraciones obradas en los coches y en las redes viarias, algo que ha supuesto una absoluta transformación del mundo automovilístico. Huelga señalar que esta profusa evolución de la conducción ha implicado, necesariamente, una importante alteración de la regulación en la materia, por lo que el Derecho se ha visto en la necesidad de evolucionar la normativa de responsabilidad civil en este ámbito, a fin de dar respuesta a la variación de las necesidades.

Prueba inequívoca de ello es que en un primer estadio, los accidentes de tráfico se regían por el sistema tradicional de responsabilidad civil por culpa hasta que se evidenció que este método no daba respuesta a las necesidades de las víctimas de los accidentes de circulación. Es por ello por lo que en la búsqueda de una alternativa se llegó hasta la idea de la responsabilidad por riesgo,

presentado ante el Parlamento Europeo en 2016, hace una distinción, en relación al grado de autonomía de los vehículos, entre vehículos automatizados y vehículos autodirigidos “For this report we wil identify “automated vehicles” as those that use on – board equipment to perform one or more driving task automatically and “self – driving vehicles” as those public o private vehicles designed to drive autonomously, without the control of a human driver”. En esta misma línea se pronuncia la Subdirección General de gestión de la movilidad al definir el vehículo autónomo como “Todo vehículo con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal”. Instrucción 15/V – 113.

²⁸³ En este primer grupo entrarían tecnologías harto conocidas, que comenzaron a utilizarse en turismos privados en la década de los años 70, como el ABS (Anti – lock Braking Systems), el TCS (Traction Control Systems) y el ESC (Electronic Stability Control). Huelga señalar que este tipo de dispositivos facilitan la conducción y la hacen más segura, pero son simples asistentes a la misma.

²⁸⁴ En este nivel de automatización se encuentran tecnologías como los asistentes de tráfico, que son la segunda generación de tecnologías como el ACC, capaces no sólo de mantener una velocidad constante en el coche, sino también adaptarla a las circunstancias del tráfico.

²⁸⁵ Incluso en caso de contingencia, es el propio sistema, y no el conductor, el que asume el control del vehículo.

algo que culminó, aunque de manera tímida, con la entrada en vigor de la Ley 122/1962²⁸⁶ y que se confirmó con la Ley de responsabilidad civil y seguro de 1995²⁸⁷. Esta cuestión, que en la actualidad podría considerarse completamente superada, supuso en su momento el quebranto de algunos de los pilares básicos de la responsabilidad civil, que aunque encontrándose actualmente vigentes, no tenían cabida en un ámbito como el de tráfico²⁸⁸.

Llegados a este punto, parece necesario detenerse en los distintos roles que asumen los protagonistas del fenómeno de la conducción conforme a la normativa de tráfico actualmente vigente, al efecto de llevar después estas ideas al terreno de la Ley de Contrato de Seguro. Así, conforme dispone el vigente artículo 10 del Real Decreto Legislativo 6/2015, son tres los protagonistas principales en la conducción, y por ende, en la responsabilidad civil por accidentes de tráfico: el conductor, el titular del vehículo y el usuario de la vía. Por supuesto, en materia de seguro aparecerá la figura del tomador de seguro, sobre la que se volverá *a posteriori*.

El sistema de responsabilidad civil que rige las relaciones entre los individuos antes indicados se encuentra regulado en el artículo 1.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004²⁸⁹, y en virtud del mismo, el conductor es el sujeto clave en lo que a la responsabilidad civil respecta, por recaer sobre el éste el deber de indemnizar cualquier daño que sea irrogado en el proceso de la conducción. Por supuesto, conviene matizar que el resto de personas intervinientes también puedan asumir parte de la responsabilidad, si se dan las circunstancias para ello.

¿Cuál es el motivo para que el legislador haya optado por erigir al conductor como el principal protagonista de la responsabilidad civil por daños materiales y personales en caso de accidente? Son dos los factores que se combinan a tal efecto: el potencial riesgo por éste creado y el innegable beneficio que le reporta la conducción del vehículo. Esto se traduce en que, en la práctica totalidad de los escenarios en los que se produce una colisión de tráfico, el conductor sea la única persona responsable, a veces incluso en situaciones en las que éste carece de control absoluto sobre el hecho dañoso. No obstante, dado que la responsabilidad del conductor no es objetiva, sino por riesgo, el legislador ha facilitado al conductor dos caballos de batalla a los que aferrarse al efecto de eximir su responsabilidad: la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor.

Comenzando con el primero de los escenarios, la culpa exclusiva de la víctima, conviene reseñar que ésta se encuentra regulada en el artículo 1.1, párrafo segundo del Real Decreto Legislativo 8/2004. En el indicado segundo punto se trata en detalle, no sólo la figura de la culpa exclusiva de la víctima, sino también de la concurrencia de culpas²⁹⁰.

No obstante, parece conveniente centrar la atención en la idea de la culpa exclusiva de la víctima, que debe analizarse desde el prisma en el que la víctima ha sido la única responsable del daño sufrido por la misma, aunque en la causación del indicado menoscabo haya colaborado inevitablemente una tercera parte, como es el caso del conductor. A este escenario, ya de por sí complejo, es necesario adicionar una condición extra que establece la norma en cuestión: es indispensable que la víctima tenga capacidad de culpa civil (apartado número 2 del ya mencionado artículo 1). En el supuesto de que esta capacidad de culpa civil no exista, la indemnización a percibir por la víctima se mantiene incólume, suprimiéndose así la posibilidad de reducirse, y sin existir probabilidad alguna de repetición frente a los responsables legales del agraviado²⁹¹.

La segunda de las figuras que permite la exención de la responsabilidad del conductor es la fuerza mayor. A este respecto el segundo párrafo del artículo 1.1 reseña que no entrarán dentro del concepto de fuerza mayor los defectos del vehículo, su rotura o fallo de alguna pieza o mecanismo; aunque el origen de ello no sea un deficiente mantenimiento por parte del usuario o

²⁸⁶ Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor.

²⁸⁷ Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados.

²⁸⁸ Aunque las actuaciones legislativas son evidentemente tardías, dado que para los años 60 el volumen del parque de coches ya era importante, conviene resaltar que la jurisprudencia ya se venía haciendo eco de la circunstancia por la cual la exigencia de culpabilidad en los accidentes de tráfico no conformaba la mejor opción. Es por ello por lo que desde los años 40 el Tribunal Supremo venía pronunciándose en relación a la responsabilidad por riesgo derivada de la conducción, siendo ejemplo de ello, entre otras resoluciones, la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de julio de 1943.

²⁸⁹ Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor

²⁹⁰ Respecto de esta última conviene apuntar que el hecho de que la víctima coadyuve, activa o pasivamente, a la agravación del daño sufrido, puede suponer una reducción de un 75% máximo de la indemnización a percibir. Por colaboración activa podría entenderse el mal uso o no uso de medidas de contención o protección (como el cinturón de seguridad o el casco obligatorio) y una colaboración pasiva podría ser abandonar la terapia de rehabilitación (entendido como proceso curativo) sin motivo aparente.

²⁹¹ Se exceptúan los supuestos en los que la contribución al daño se realiza dolosamente.

propietario, sino también una negligencia en la fabricación (todo ello por supuesto, sin perjuicio de eventuales acciones de repetición).

De lo señalado en los párrafos precedentes se infiere que el conductor, conforme a la normativa vigente, se encuentra en el epicentro de la responsabilidad civil. No en vano, ¿qué posibilidades reales tiene un conductor, que se ha visto envuelto en un siniestro, de conseguir exonerarse de la responsabilidad de los eventuales menoscabos irrogados? Resulta evidente que muy escasas, dado que, por un lado, la materialización de la fuerza mayor en la conducción resulta algo muy improbable (sobre todo, teniendo en cuenta las limitaciones a este respecto), y por otro requiere del absoluto protagonismo de la víctima en el daño sufrido, con el añadido de que ésta tenga capacidad de culpa civil.

Junto con la normativa de tráfico destacada, procede también analizar la del contrato de seguro vigente. La Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro establece que por el seguro de responsabilidad civil, el asegurador se obliga, dentro de los límites legal y contractualmente establecidos, a cubrir los riesgos del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a Derecho. En lo que al contrato de seguro de vehículo respecta, la finalidad del mismo es la de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios sufridos y de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado. Con ello, lo que se alcanza es proteger el patrimonio del asegurado frente a terceros, ante los cuales deba responder²⁹².

La primera pregunta que debemos hacernos a este respecto es si los coches autónomos estarían obligados a suscribir un contrato de seguro de automóvil obligatorio, conforme a la normativa actualmente vigente. Para dar respuesta a este interrogante hemos de remitirnos, entre otros, al artículo 1.1 del Reglamento, aprobado por el Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que define el vehículo a motor, todo ello al efecto de comprobar si efectivamente un vehículo autónomo puede encajar dentro de la idea establecida por el legislador a este respecto. Atendiendo a lo dispuesto por el indicado precepto, conviene destacar que nuestra normativa considera como vehículos a todos aquellos que sean idóneos para circular por la superficie terrestre y se encuentren impulsados a motor, condicionantes a los que el legislador adiciona un requisito más: la necesidad de una autorización administrativa para que éste circule. Teniendo en cuenta esta definición, resulta evidente que efectivamente un coche autónomo entraría dentro de esta categoría.

Junto con la indicada regulación también resulta imprescindible remitirnos a lo dispuesto por el artículo 21 LRCSCVM, que apunta la necesidad de que todo titular de vehículo, con matrícula propia o signo distintivo similar, ha de suscribir un seguro de responsabilidad civil obligatorio. Dado que un vehículo autónomo necesitaría para circular una autorización administrativa, como se apuntaba en el párrafo anterior, y que ello está estrechamente relacionado con la matriculación, nuevamente el coche autónomo parece encajar dentro de lo dispuesto en este último artículo, y por tanto, habría de tener una matrícula; que no es sino otro indicativo de la necesidad de aseguramiento.

Por último, ¿qué escenarios dañosos de un vehículo autónomo entrarían dentro de las contingencias propias de un seguro de automóvil de suscripción obligatoria? Atendiendo a lo dispuesto por el Decreto 1507/2008, artículo 2.2, serían aquellos que la norma denomina, hechos de la circulación. Se trata de un concepto amplio en el que encajan la práctica totalidad de los escenarios de la conducción, dado que conforme a la citada norma, entrarían dentro de esta idea todos los riesgos creados por la conducción de vehículos a motor, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados (siempre que sean aptos para la circulación), independientemente de que estos sean urbanos o interurbanos; admitiéndose también la conducción ejecutada por vías o terrenos, que no teniendo esta aptitud, sean de uso común. ¿Qué supuestos quedarían fuera de una definición tan amplia? Toda contingencia de la circulación que tenga lugar en pruebas deportivas, en la realización de tareas industriales o agrícolas, en los desplazamientos por puertos o aeropuertos y en los daños dolosos²⁹³.

²⁹² El contrato de seguro de automóvil, concretamente, puede entenderse como un seguro de daños, puesto que dentro de su amplio abanico de coberturas se encuentran principalmente los daños de toda índole que pueda sufrir su vehículo, independientemente de quien sea el culpable.

²⁹³ Los tres primeros escenarios tienen más que ver con el tipo de vehículo y área de actuación, de manera que aquellos que se limitan únicamente a tareas agrícolas o aeroportuarias no se encuentran, en su mayoría, autorizados para la circulación, de manera que tendrá su propio sistema de aseguramiento. El último de los supuestos, el de las actuaciones

3.2. El coche autónomo y la desaparición de la figura del conductor, ¿puede nuestro ordenamiento jurídico dar respuesta a este cambio?

La finalidad del apartado anterior ha sido la de destacar el innegable protagonismo que tiene el conductor de un vehículo en nuestro ordenamiento jurídico, algo que se desprende de la lógica por la cual éste genera y asume una serie de riesgos como consecuencia de ejecutar una actuación potencialmente lesiva, como es la conducción.

No obstante, el coche autónomo, en los grados de automatismo 4 y 5, hace completamente prescindible a la figura del conductor, e innegablemente, esto trae importantes interrogantes, algunos sin respuesta todavía.

Porque, si perdemos a nuestro principal protagonista en materia de responsabilidad civil por accidentes de tráfico, ¿quién asumirá la obligación de indemnizar los daños²⁹⁴?

A continuación se apuntarán algunas de las cuestiones que habrán de dilucidarse en un periodo de tiempo breve.

3.2.1. La responsabilidad del propietario y su incremento de labores respecto del vehículo autónomo:

Actualmente, conforme a la normativa vigente, el propietario asume un papel secundario en la obligación de indemnizar los daños causados por terceros en el uso de su vehículo²⁹⁵.

El motivo es sobradamente conocido: el peso de la indemnización recae sobre el conductor del vehículo porque la responsabilidad por accidentes de tráfico pivota sobre aquella parte que obtenga un beneficio directo de la actividad de la conducción, algo que no tiene por qué coincidir con la persona del propietario del vehículo, y que muy posiblemente lo haga el conductor. Pero, ¿si el conductor ya no es necesario? ¿tiene sentido que siga asumiendo la responsabilidad derivada de los daños causado por una máquina autónoma sobre la que carece de todo tipo de control?

Esto nos hace replantearnos la necesidad de hallar, o nuevas figuras u otorgar un nuevo protagonismo a algunas ya existentes, como es el caso del propietario del vehículo. ¿Por qué este cambio? Por el muy posible incremento de las labores de mantenimiento que habrá de efectuar el dueño del coche autónomo, dada la naturaleza del mismo, y la consiguiente responsabilidad en caso de incumplimiento de las mismas.

Todo ello porque, más allá de las precauciones que debe asumir cualquier dueño de un turismo, en un coche autónomo sería necesario adicionar labores tales como: asegurar una buena conexión del coche, contar siempre con un *software* actualizado y por supuesto, no intentar voluntariamente *hackear* el sistema.

Este incremento en lo que a las obligaciones de mantenimiento del vehículo respecta se traduce, prácticamente de manera automática, en la asunción directa de la responsabilidad de cualquier daño inferido por el coche en caso de una deficiente conservación a este respecto; lo que sitúa al propietario del turismo en un primer plano en lo que a la responsabilidad por accidentes de tráfico se refiere. Ahora bien, ¿eso supondría que en la práctica totalidad de escenarios dañosos el propietario sería el único responsable? Quizás convendría tener presente algunos escenarios de exención de responsabilidad con los que cuentan los conductores, como la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima y la prueba de la diligencia.

- La culpa exclusiva de la víctima:

dolosos, encuentra su razón de ser en lo dispuesto en el artículo 2.3 del RSORCCVM, que hace referencia a casos en los que se utilice un vehículo con la finalidad de cometer un delito doloso. A este precepto es necesario adicionar lo apuntado por el artículo 19 LCS que apunta que el asegurador no estará obligado a abonar los daños que genere el asegurado con mala fe, considerándose estos como la utilización de vehículos a motor como instrumentos de la comisión de delitos contra las personas.

²⁹⁴ En esta misma línea se pronuncia ITURMENDI MORALES “Ello es así porque en la medida en que el ser humano no pueda interactuar con el vehículo autónomo se puede cuestionar su responsabilidad más allá de la estrictamente legal: es decir, el vehículo autónomo comunicado desplaza jurídicamente la responsabilidad del conductor y del propietario del vehículo, tal y como ahora lo conocemos, sobre los fabricantes de los productos implicado en el accidente (el propio vehículo, los dispositivos tecnológicos de la vía pública y las redes de comunicación de los vehículos y de los dispositivos externos), en unos casos, y en otros, sobre los agentes que pueden estar implicados en el siniestro, encargados del mantenimiento de los anteriores productos, etc”. G. ITURMENDI MORALES, “Coche conectados y autónomos. Papel de las aseguradoras”, en *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 61, 2017, pp. 9 a 24; concretamente en página 16.

²⁹⁵ Todo ello sin perjuicio de eventuales responsabilidades derivadas de un deficiente mantenimiento del vehículo, de la no contratación de un contrato de seguro obligatorio o de responsabilidad administrativas derivadas de una actitud descuidada con respecto del vehículo (abono de las tasas debidas, tener la ITV al día, etc.).

Huelga señalar que el escenario típico en el que este medio de exención puede entrar juego es el del peatón que con su negligente actuación causa un accidente de tráfico, y como añadidura, resulta ser el principal afectado por el mismo.

Sentado lo anterior, es posible que las consecuencias legales de una culpa exclusiva de la víctima ante una colisión de tráfico con un coche autónomo, no sean muy distintas de las que tengan lugar con un vehículo al uso. No en vano, el peatón podría seguir entendiéndose como un factor imprevisible en la conducción, que deje al vehículo limitado en lo que a la evitación de cualquier daño respecta. Es por ello por lo que estaríamos ante uno de los supuestos fácilmente alegables por parte del propietario de un vehículo autónomo, en el caso de que se produjese un accidente, y sus correspondientes daños, como consecuencia de la actuación de un peatón.

- La prueba de diligencia:

A diferencia de lo que ocurriría con el supuesto anterior, resulta lógico pensar que ante la concurrencia de un accidente de tráfico con varios vehículos autónomos implicados, muy posiblemente la primera averiguación a realizar por parte de la autoridad competente consista en comprobar el estado de los vehículos: tanto respecto de cuestiones mecánicas como de *software*.

De esta manera se produciría una práctica inversión de la carga de la prueba, en la que el propietario de un vehículo accidentado habría de demostrar que ha ejecutado diligentemente todas las labores de mantenimiento debidas. Huelga señalar, que la transgresión de este deber, en cualquiera de sus vertientes, se traduciría en una automática responsabilidad por los daños causados.

- La fuerza mayor:

En la actualidad este criterio conforma una vía para que el conductor se exonere de responsabilidad, pero su utilización resulta prácticamente anecdótica, por las exigencias de la norma²⁹⁶.

Ahora bien, las nuevas circunstancias en la conducción que implicarían los coches autónomos nos obligarían a admitir novedosos hechos susceptibles de encajar en esta idea de la fuerza mayor. Entre los posibles escenarios podríamos encontrar desde la caída de las comunicaciones hasta un estado deficiente de las vías (tanto desde el punto de vista básico como de los múltiples sensores para intercomunicación que necesitarán estos automóviles). ¿Tiene sentido que en ambos supuestos, en los que concurre una absoluta pérdida de control por parte del vehículo con motivo de un hecho ajeno a la mecánica del mismo, el propietario siga asumiendo la responsabilidad de los menoscabos irrogados?

3.2.2. *La responsabilidad del fabricante del vehículo y del desarrollador del software:*

Conforme dispone el artículo 1.1 Real Decreto Legislativo 8/2004, un fallo del vehículo, aunque sea como consecuencia de un desacierto en la producción del mismo, no entraña un supuesto de fuerza mayor y por ende, es el conductor el responsable de los daños causados por este defecto en primer lugar, sin perjuicio de posteriores actuaciones contra el fabricante del coche que puedan tener lugar.

Ahora bien, las especificidades propias del coche autónomo nos obligan a replantearnos esta cuestión, y es que en un automóvil en el que la figura del conductor resulta superflua (hasta el punto de ser completamente dispensable), un fallo en la creación /elaboración del mismo o en el desarrollo del *software*, hacen que el fabricante y el desarrollador asuman un protagonismo indiscutible.

¿Supondría ello que en un accidente como consecuencia de un fallo mecánico en el montaje del coche haría que el fabricante ocupase la posición que hasta el momento venía teniendo el conductor o propietario en la actualidad, desapareciendo por tanto la acción de repetición contra el mismo? Muy posiblemente, dada la escasa o nula capacidad de actuación por parte del conductor y que la idea no encajaría en un supuesto de fuerza mayor.

¿Y si el supuesto error tuviese que ver con el *software* del coche? ¿qué ocurriría con una actualización defectuosa o un error en el desarrollo del código, que supusiese un problema grave de funcionamiento en sí mismo? Atendiendo a los conceptos de estado de la ciencia, riesgos del desarrollo y lagunas del desarrollo, son muy escasos los *software* que actualmente pueden considerarse inexpugnables. Partiendo de esta premisa, la responsabilidad del arquitecto de

²⁹⁶ Atendiendo a la casuística que podemos encontrar en nuestros tribunales, la realidad de la aplicación de esta idea es bastante escasa, e incluso rocambolesca, admitiéndose especialmente en supuestos climatológicos e irrupción de objetos en las vías.

software es indiscutible, más si cabe cuando la vulnerabilidad se conoce, y con ella, la posibilidad de que el coche sea *hackeado*, con las nefastas consecuencias que de ello pueden derivar.

Llegados a este punto parece indispensable dedicar unas breves líneas a las ideas del estado de la ciencia, los riesgos del desarrollo y las lagunas del desarrollo. Así, el estado de la ciencia y los riesgos del desarrollo son ideas que tienen su origen en la Directiva 85/374/CEE²⁹⁷, traspuesta en la Ley 22/1994²⁹⁸. Los conceptos estado de la ciencia y riesgos del desarrollo son sendas categorías jurídicas con finalidad exoneratoria, relacionadas con defectos que pueden tener desde su origen, bien un producto, bien un servicio, siendo éste potencialmente dañino. A lo señalado debemos añadir, que su puesta en circulación se realizó en un momento en el que el conocimiento científico sobre el producto o servicio en cuestión era limitado, hasta el punto de desconocerse la deficiencia y consiguientemente, la capacidad nociva del mismo²⁹⁹.

Conviene realizar una obligada alusión a una resolución que resulta clave para este concepto, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 29 de mayo de 1997³⁰⁰. En esta controversia el Tribunal de la Unión Europea se pronuncia sobre esta cuestión y comienza señalando que la noción estado de la ciencia o conocimientos técnicos y científicos, como alude en la sentencia, se refiere a aquel acervo científico del que se tiene constancia en el momento de la fabricación y puesta en circulación de un producto o servicio; no pudiendo quedar éste limitado a la práctica y normas de seguridad establecidas, requiriéndose el estado de los conocimientos en su más elevado estadio³⁰¹. En base a lo señalado, estima el Tribunal, que para que concurra la exoneración de responsabilidad con motivo del estado de la ciencia, el fabricante o prestador debe acreditar, que en el momento de la comercialización del bien o servicio se desconocía el defecto, atendiendo a los conocimientos científicos accesibles y actualizados en esa fecha³⁰².

Partiendo de lo señalado en los párrafos anteriores, ¿dónde encaja un fallo de *software* de un vehículo autónomo? Debemos partir de la idea de que en la actualidad no resulta ignoto que un programa informático pueda tener una vulnerabilidad en el código, y es por ello por lo que cualquier problemática a este respecto no podría encajar dentro del concepto de los riesgos del desarrollo; abriéndose así la puerta de las lagunas del desarrollo.

Ésta es una idea diferente a la del estado de la ciencia o riesgos del desarrollo, ya que se sitúa en un momento del conocimiento más avanzado que estos dos. Por ello, mientras que en el estado de

²⁹⁷ Directiva 85/374/CEE, de 25 de julio para la aproximación de disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos.

²⁹⁸ Ley 22/1994, de 6 de julio, de responsabilidad civil por los daños causados por productos defectuosos. La entrada en vigor de esta normativa supuso un importante avance, dado que con la ley anteriormente vigente la obligación de reparación a la víctima abarcaba todo daño que ésta no tuviese el deber de soportar, algo que incluiría también los mencionados “riesgos del desarrollo”, cuestión que se modificó radicalmente con la Ley 22/1994. Una de las cuestiones más problemáticas para la entrada en vigor de la Directiva Europea fue precisamente este concepto de los riesgos del desarrollo. Ésta consideraba estos supuestos exoneratorios de responsabilidad civil, y así fue acogido por la práctica totalidad de países, siendo excepciones Finlandia, al abogar por la responsabilidad en estos supuestos, junto con Alemania y España; que si bien aplican la regla general, establecen prerrogativas en algunos productos especialmente proclives a los riesgos del desarrollo. Por su parte el Reino Unido también resulta mencionable, pero desde otra perspectiva, y es que éste tenía una normativa nacional más estricta aun que la propia Directiva.

²⁹⁹ De esta manera esclarecen SALVADOR CODERCH y SOLÉ FELIU este concepto “Son riesgos de desarrollo los causados por un defecto de un producto que no era reconocible a la luz del estado de los conocimientos científicos y técnicos existentes en el momento de la comercialización del producto de que se trate”. P. SALVADOR CODERCH Y J. SOLÉ FELIU, *Brujos y aprendices. Los riesgos de desarrollo en la responsabilidad de producto*, Marcial Pons, Madrid, 1999, página 29.

³⁰⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 29 de mayo de 1997, Sala Quinta, recurso c-300/1995, Comisión c. Reino Unido. Junto a esta resolución también es apropiado mencionar la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 10 de mayo de 2001, Sala Quinta, recurso c-203/1999, ponente Jann. En ésta se analiza una controversia en materia de producto defectuoso, concretamente la pérdida de un riñón para un trasplante, voluntariamente donado por el hermano de un enfermo renal. Éste no pudo efectuarse porque un líquido de irrigación tarado destruyó el riñón.

³⁰¹ Con esta alusión al “más elevado estado de los conocimientos”, la pretensión del juzgador no es la de obligar a todo productor a mantener un regio sistema de información con cada grupo de investigación que con carácter pionero investigue el producto que éste comercializa. A lo que se refiere el Tribunal es que el productor o servidor debe encontrarse informado y actualizado, de acuerdo con la práctica general y la información accesible en la materia, es decir, evitar la obsolescencia y pretender utilizar la misma como vía exoneratoria.

³⁰² Concretamente señala: “De todo lo anterior se deduce que, para poder exonerarse de su responsabilidad, con arreglo a la letra e) del artículo 7 de la Directiva, el fabricante de un producto defectuoso debe acreditar que el estado objetivo de los conocimientos científicos y técnicos, incluido su nivel más avanzado, en el momento de ponerse en circulación el producto de que se trata, no permitía descubrir el defecto de éste. Además, para que puedan oponerse válidamente al productor, es preciso que los conocimientos científicos y técnicos pertinentes estuvieran accesibles en el momento en que el producto de que se trate fue puesto en circulación. Sobre este último aspecto, contrariamente a lo que parece afirmar la Comisión, la letra e) del artículo 7 de la Directiva deja subsistir dificultades interpretativas que, en caso de litigio, deber resolver el Juez nacional haciendo uso, en su caso, del artículo 177 del Tratado CE”.

la ciencia se ignora el riesgo y la potencialidad del daño de un producto o técnica, en las lagunas del desarrollo se conoce el defecto o peligrosidad del bien, pero no la forma de detectarlo y prevenirlo³⁰³.

¿Supondría ello una exoneración de responsabilidad civil de los desarrolladores de *software*? La respuesta que puede darse a esta pregunta es un ambiguo y no concluyente DEPENDE. Depende del tipo de fallo o error, depende del grado de desarrollo de la tecnología y depende de la vulnerabilidad en concreto.

4. CONCLUSIONES.

Aunque es improbable que en un plazo breve de tiempo nuestras carreteras se encuentren repletas de coches autónomos, lo cierto es que este desarrollo tecnológico no conforma un delirio futurista, sino que los primeros ensayos en nuestra carretera ya están siendo autorizados (Instrucción 15/V – 113 de la Dirección General de Tráfico).

En el presente trabajo se han intentado plasmar algunas de las problemáticas legales que pueden presentarse cuando este tipo de vehículos lleguen a nuestras carreteras, sobre todo en un ordenamiento jurídico como el nuestro, cuyo eje principal pivota sobre la figura del conductor, algo que desaparece con estas nuevas tecnologías de la conducción. Ello muy posiblemente traerá consigo que algunas de las figuras de la conducción que tradicionalmente venían ocupando una posición secundaria, pasen a un primer plano, como es el caso del propietario del coche, el fabricante o el desarrollador de *software*, en su caso.

³⁰³ En esta materia son esclarecedores MARTÍN CASALS y SOLÉ FELIÚ “Nos encontramos ante lo que cierto sector de la doctrina alemana ha denominado <<lagunas del desarrollo>> (<<Entwicklungslücke>>), para diferenciarlas de los supuestos típicos de <<riesgos del desarrollo>> (<<Entwicklungsgefahren>>). Mientras que éstos se refieren a la imposibilidad de apreciar el riesgo según el más reciente estado de los conocimientos científicos y técnicos, aquellas que se refieren a riesgos conocidos pero imposibles de eliminar por la ciencia y la técnica. En los riesgos de desarrollo se ignora el defecto; en las lagunas de desarrollo se conoce el defecto, pero se ignora el defecto en las lagunas de desarrollo se conoce el defecto, pero se ignora la solución técnica que permite detectarlo y eliminarlo”. De esta afirmación se suscita una cuestión de la que estos autores se han hecho eco y que deriva de la lógica misma: la razón de ser por la cual, aun conociéndose la peligrosidad de un producto, éste se comercializa. La respuesta a esta pregunta es sencilla ya que gira en torno al concepto “coste – beneficio”. Esto es, si los beneficios del producto son elevados, el riesgo resulta asumible a pesar del daño. Tal y como ocurría con las transfusiones, cuya peligrosidad era conocida, pero mínima en relación a su utilidad, por lo que se aceptaba dicho peligro. M. MARTÍN CASALS Y J. SOLÉ FELIÚ, “Comentario a la sentencia de 10 de junio de 2004”, en *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, núm. 67, 2005, pp. 361 a 378; concretamente en página 376.