

# Primer accidente mortal de un coche conectado

## Parte I: Responsabilidad del conductor y primer seguro específico relativo al coche conectado

**Ainara Rentería Tazo**

*Abogada Senior de Gómez-Acebo & Pombo*

---

Analizamos a continuación, desde un punto de vista de la responsabilidad del conductor y la cobertura de las actuales pólizas de seguros de vehículos a motor en España, el caso del primer accidente mortal por el fallo de un sistema de *autopilot* incorporado en el vehículo, del que teníamos noticia el pasado 1 de Julio de 2016. Recordamos que el vehículo circulaba en modo *autopilot* por autopista y el sistema de detección de objetos falló con el consiguiente choque del vehículo contra un camión que no detectó. Ha ocurrido en Florida, EEUU, con resultado de muerte del conductor-propietario del vehículo conectado y, seguramente, aunque la noticia no lo especifica, lesiones y daños materiales al conductor del camión.

En España existe normativa para llevar a cabo pruebas con vehículos autónomos en carretera y desde Enero de este año una instrucción de la Dirección General de Tráfico relativa al aparcamiento automático de los vehículos en remoto, pero todavía no es posible la circulación de usuarios por carretera con "autopilot" en un nivel de automatización del vehículo similar al comentado.

### **1. Responsabilidad del conductor-propietario del vehículo.**

Téngase en cuenta que el conductor-propietario del vehículo o su compañía aseguradora que deban asumir responsabilidad frente a terceros por los daños ocasionados por el vehículo podrán a su vez posteriormente repercutir

esta responsabilidad contra los fabricantes o distribuidores del vehículo y podrán también, en su caso, ejercitar otras acciones de reclamación de responsabilidad frente a estos; por ejemplo, responsabilidad del fabricante y distribuidor por producto defectuoso, responsabilidad extracontractual e incluso contractual, etc (aspectos que serán objeto de análisis en la Parte II) .

#### *a) Normativa sobre responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor:*

Objetiviza la responsabilidad del conductor en los casos de accidentes de tráfico al menos en cuanto a los daños personales. De conformidad con la normativa aplicable, en caso de daños personales, el conductor del vehículo, (en este caso, según las circunstancias, piénsese en sus herederos), únicamente quedará exonerado de responsabilidad frente al perjudicado (en este caso el conductor del camión), cuando que acreditado que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado — el conductor del camión — o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. A estos efectos se establece expresamente que no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. Por lo tanto, en este caso habrá responsabilidad del conductor del vehículo.

*Advertencia legal:* Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

*N. de la C.:* En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

La normativa impone a los jueces un baremo obligatorio para cuantificar las indemnizaciones por daños personales derivadas de accidentes de circulación. Este baremo cubre los daños patrimoniales y morales en una única indemnización y puede ser reducida por el Tribunal en los casos de concurrencia de culpa o cuando existan lesiones pre-existentes en la víctima.

b) *Responsabilidad extracontractual por daños:*

En cuanto a los daños sufridos por el conductor del camión que no queden cubiertos por la regla de responsabilidad objetiva del conductor del vehículo para daños personales comentada en el apartado a) anterior — por ejemplo en cuanto a daños materiales — el conductor del camión podría solicitar frente al conductor del vehículo (sus herederos) responsabilidad extracontractual por daños, en cuyo caso debería probar: (1) el daño —las lesiones u otros daños que haya sufrido tanto en su persona como en sus pertenencias—; (2) la relación de causalidad entre la acción y omisión del causante y el daño — esto es, que esos daños han sido producidos como consecuencia de que el vehículo colisionó con el camión—; y (3) la culpa o negligencia del conductor del vehículo (en el caso de que el conductor hubiera podido llevar a cabo algún tipo de acción para evitar el accidente — *override*—).

## 2. Seguro de responsabilidad civil obligatorio de vehículos a motor.

La normativa de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor establece la obligación de que la circulación de los vehículos esté cubierta por un seguro de responsabilidad civil.

Debe tenerse en cuenta que, en nuestro país, las pólizas de seguros de vehículos a motor están diseñadas para cubrir exclusivamente los riesgos/coberturas descritos en las mismas. Se trata de un sistema basado en la especialidad del riesgo (versus a la universalidad del riesgo que se da en otros países o sectores, como el marítimo). La cobertura del riesgo habitual está vinculada además a una conducción en modo «normal» (se exceptúan supuestos como la conducción en rallies, etc.) por un «conductor».

El supuesto de hecho que analizamos, al tratarse de un caso de conducción automática del vehículo, quedaría seguramente fuera de cobertura de las pólizas de vehículos a motor vigentes, o a lo sumo, si en la función automática que analizamos existiera la necesidad de supervisión por parte del conductor (*override*), habría que ver en qué medida podría estar cubierta por la póliza la parte de responsabilidad que le correspondería al conductor por su actuación propia.

En nuestro sistema, cuando la víctima sufre un daño puede reclamar directamente contra la aseguradora del conductor (acción directa) y el asegurador sólo quedará exonerado de esta obligación de indemnizar si prueba que aquel hecho no da lugar a la responsabilidad civil del conductor o del propietario del vehículo.

Existe normativa armonizadora en la Unión Europea relativa al seguro de responsabilidad civil obligatorio para vehículos automóviles que establece una cobertura de seguro de responsabilidad civil mínima en los países de la Unión Europea y trata de proteger a víctimas locales por accidentes provocados por vehículos de otro país. Dicha normativa también trata de proteger a la denominada «víctima visitante» por siniestros producidos fuera del país de la Unión Europea donde reside, estableciendo un mecanismo de liquidación rápida de reclamaciones entre Estados Miembros. Puesto que la responsabilidad civil cubierta por los seguros de vehículos a motor actual de muchos Estados Miembros, como hemos visto, puede no cubrir casos como el comentado de fallos en los sistemas automáticos del vehículo, es previsible que se produzca una modificación legislativa en la materia a nivel europeo para prever expresamente la necesidad de cobertura mínima de responsabilidad civil por daños a terceros debido a fallos en los sistemas de conectividad y automáticos.

Así las cosas, en Reino Unido se han comenzado ya a comercializar pólizas con coberturas que cubren específicamente los fallos en las funciones autónomas de los vehículos y fallos de conectividad de los mismos. La primera póliza de este tipo ha sido comercializada incluyendo cobertura para distintos riesgos:

a) En primer lugar se cubren los fallos por cualquier causa del software del fabricante o

cualquier otro software autorizado instalado en el vehículo, incluyendo fallos de satélite u otros fallos que puedan afectar al sistema de navegación instalado en el vehículo. Esta cobertura por ejemplo permitiría estar cubiertos en el caso que hemos analizando, en el que por algún motivo se produce un fallo del sistema de *autopilot*.

- b) Por otro lado, se cubre la pérdida o daño ocasionado al vehículo y terceros como consecuencia de *hackeo* o intento de *hackeo* de su sistema operativo u otro software. La ciberseguridad y la responsabilidad del fabricante sobre la misma es uno de los mayores retos legales a los que se enfrenta la automatización de los vehículos. Pensemos por ejemplo en el mismo caso que hemos analizado pero cuando el motivo del fallo de detección se produce por un *hackeo* del sistema. Fueron rechazadas algunas demandas en EEUU en las que se solicitaba responsabilidad a los fabricantes de automóviles porque existían pruebas de posibilidad de *hackeo* (desestimadas en tanto que no existían daños porque el *hackeo* no se produjo más que de forma experimental, no fue un *hackeo real*).
- c) Esta nueva póliza de seguro en relación con el coche conectado y autónomo cubre también dos aspectos que nos parecen interesantes

porque cobran mucha importancia en relación con la concurrencia de culpas entre el conductor-propietario de un coche autónomo y el fabricante. Porque, ¿hasta qué punto el propietario de un coche conectado puede ser responsable si el fallo se produce porque no ha existido una correcta actualización del software cuando así es requerido por el fabricante del automóvil?

En este sentido, la póliza de seguro analizada cubre también la pérdida o daño producido por la falta de actualización del software del sistema operativo del vehículo por el conductor-propietario del vehículo una vez transcurridas 24 horas desde que el conductor fue notificado por el fabricante.

- d) Por último, queda cubierta dentro de las coberturas de esta póliza específica para el coche conectado la posible responsabilidad del conductor-propietario del vehículo si, habiendo sido posible el control manual del automóvil, éste no lo hubiera controlado.

En conclusión, es previsible que la comercialización de este tipo de pólizas específicas se incremente a corto plazo y posiblemente habrá nueva legislación comunitaria que trate de armonizar los riesgos y coberturas mínimas que deben quedar cubiertos en la Unión Europea en relación con accidentes producidos relacionados con la conectividad y automatización de los vehículos.