



ABOGACÍA TRANSFORMADORA

FUIMOS PRESENTE. SOMOS FUTURO.



XII Congreso Nacional
de la Abogacía **2019**

8-11 MAYO 2019 VALLADOLID

Vehículos autónomos: responsabilidades y derechos

Juan Alberto Diez Ballesteros



Consideraciones previas. V.A. ventajas y riesgos

- **Vehículos a motor:** producto de **consumo indispensable** y una de las **principales fuentes de riesgos**.
- **Progresiva automatización** de los coches. Nuevas posibilidades y funciones para los conductores.
- Figura del tradicional conductor se verá sustancialmente alterada (desaparición). Gradual automatización de los vehículos: **llevará finalmente a una conducción autónoma** que **requerirá la adaptación de la normativa existente**.
- **EEUU:** *Safely Ensuring Lives Future Deployment and Research In Vehicle Evolution Act*, abreviadamente *SELF DRIVE Act*, en tramitación.

Ventajas

Ahorro de costes, disminución siniestralidad y error humano, eficiencia energética.

Mejora de la seguridad en la circulación, Mejora la calidad de vida.

Riesgos

Tecnología en desarrollo. Coste vehículos. **Desconfianza de los conductores tradicionales**. **Desajustes con el marco legal** existente.



Vehículos autónomos: concepto y tipos

- Capaces de conducirse por ellos mismos, percibir su entorno, decidir que ruta tomar hacia su destino y conducirse autónomamente e interconectarse.
- **Definición: Instrucción 15/V-113, DGT:** *Todo vehículo... 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..., no tendrá consideración de tecnología autónoma aquellos sistemas de seguridad activa o de ayuda a la conducción incluida como equipamiento de los vehículos que para su manejo o conducción sí requieran necesariamente control o supervisión humana activa.*
- Diversidad de componentes. Ecosistema de producción complejo.

Nivel 3: Automatismo condicional: autopistas. Necesita supervisión conductor.

Nivel 4: Alto nivel de automatismo. Vías en las que el vehículo puede obtener información. No necesita supervisión conductor.

Nivel 5: Automatismo total. cualquier vía sin control por parte del conductor.



Marco normativo básico

- **Convención sobre circulación por carretera** y de señales de tráfico (1968): Precisar adaptación que admita VA. Determina que el conductor controle el vehículo en todo momento.
- **Directiva 2010/40/UE** (7 de julio de 2010), marco para la implantación de los **sistemas de transporte inteligentes** en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.
- **Real Decreto 662/2012**, de 13 de abril, por el que se establece **el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT)** en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte. DA cuarta: La responsabilidad se regulará de acuerdo con lo previsto en el TRLCU.
- **TR Ley de tráfico** y circulación de VM. Deberá ser adaptada: conductor diligente.
- **TRLRCSM. Art.1.1.** **El conductor de vehículos a motor es responsable**, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados. Puede ser base para la RC del VA con necesarias adaptaciones.
- **TRLGCU: Daños causados por productos y servicios defectuosamente prestados.**



Responsabilidad civil por vehículos autónomos: sujetos responsables

- Primera dificultad: **delimitar los sujetos participantes** en la circulación autónoma. No se ajusta a los conceptos recogidos en nuestras leyes
- **Conductor**: figura central en el marco legal actual. Paulatinamente, **irá siendo sustituido**. Art. 1 TRLRCVM deberá tenerlo en consideración. **Deberá ser incluido el concepto de operador/detentador/titular del VA**. Ocupante del VA puede ser cualquier sujeto, incluso menores de edad.
- Figura conductor: todavía **resulta relevante en caso de VA nivel 3** (debe estar en posición adecuada de asumir el control de la conducción). Posiblemente los accidentes más significativos se den en la fase transitoria de implantación y con este tipo de vehículos.
- **Determinar sujetos responsables por los daños** causados por el uso de un VA: **conductor, titular, fabricante/s, administraciones públicas**.



Sujetos responsables: dificultades

- **Responsables:** Legislador deberá optar por atribuir la responsabilidad al
 - conductor/propietario/titular u operador del vehículo por el riesgo creado con el uso y tenencia de vehículo autónomo
 - al fabricante o importador UE únicamente.
 - al propietario /titular/ operador inicialmente con posterior repetición al fabricante/s del VA (¿Rc escalonada?)
- Posibilidad de que el propio operador/detentador/titular del VA sea culpable (art. 1902 CC): vgr. no actualizaciones o no mantenimiento del sistema.
- Habrá que tener en cuenta la posible responsabilidad de las AAPP: la circulación totalmente autónoma interactúa con las vías y carreteras, etc. Titular de infraestructuras.
- Pudieran surgir importantes problemas para determinar el sujeto verdaderamente causante del daño (causalidad real/nexo de causalidad). ¿Distinción de la causalidad material de la causación jurídica?



Sujetos responsables: dificultades

- Previsible desplazamiento de la responsabilidad de los conductores o propietarios de los vehículos (o aseguradoras) a los productores.
- Productores temor
 - a que se les responsabilice de todo lo que suceda.
 - a posible incremento de las reclamaciones en función de las expectativas de los usuarios. TRLCU: defectuoso el producto que no cumple la seguridad legítimamente esperable (art. 137).
 - A incremento de las acciones de reclamación de las aseguradoras tras indemnización.
- Diversidad de productores de VA. Posibles fabricantes: 1. fabricante del vehículo sin automatizar. 2. el que lo convierte en autónomo. 3. El desarrollador del software (programador). TRLCU: responsabilidad del productor del producto terminado o de cualquier parte integrante (art. 138).
- Problema: el desarrollador del servicio de software es un prestador de servicio: actualmente régimen de rc diferente al productor (arts 147 y ss)



Imputación de la responsabilidad

- **Rc subjetiva no recomendable:** dificultad de prueba de **la culpa del productor o de los prestadores del servicio**. Puede existir negligencia del conductor/propietario en algunas circunstancias (no mantenimiento/no actualizaciones, negligente activación). ¿Culpa AAPP: mantenimiento infraestructuras?
- **Rc objetiva más adecuada: fundamentada en el riesgo** que implica el uso de estos vehículos y su introducción en el mercado. **Contra: desincentiva.**
- **Art. 1.1 TRLRCVM. Criterio adecuado de rc objetiva para daños a las personas.** Causas de exoneración la fuerza mayor y la culpa exclusiva de la víctima. Los defectos del vehículo no son fuerza mayor ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. No obstante: 1. **valorar extender este criterio a todo tipo de daños** (no solamente personales). 2. **aclarar algunos supuestos** que pudieran discutirse como **caso fortuito** ajeno a la circulación **como el hackeo**.
- Si el software tiene que decidir qué bien jurídico lesionar (programación) : fijación **por el legislador** en caso de “elección del **daño inevitable**” (valores éticos, vid. Resolución Parlamento Europeo 2017 sobre robótica (2017) o Comunicación Comisión sobre IA (2018) . Proyecto de directrices éticas IA (2018)



Aplicabilidad del TRLGCU: dificultades

- DA 4ª Real Decreto 662/2012: remisión a TRLCU. No se adecúa a VA: necesidad de adaptaciones múltiples.
- Rc objetiva para productor, pero no para prestador de servicios (art. 147). Fallos en el software: puede producir más fallos, más súbitos y menos previsibles. ¿Cláusulas de exoneración de la rc?
- Ámbito de protección limitado: daños personales, incluida la muerte. Daños materiales, siempre que éstos afecten a bienes o servicios destinados al uso privado (art. 129).
- Causas de exoneración del productor (art. 140):
 - Que es posible presumir que el defecto no existía en el momento en que se puso en circulación el producto. ¿Actualización del software? VA requiere actualización y mantenimiento permanente.
 - Que defecto se debió a que el producto fue elaborado conforme a normas imperativas existentes.
 - Que el estado de los conocimientos científicos y técnicos existentes en el momento de la puesta en circulación no permitía apreciar la existencia del defecto (riesgos del desarrollo). La fabricación de VA: ámbito totalmente innovador.



Aplicabilidad del TRLGCU: dificultades

- **Problemas probatorios del defecto del producto.** Tecnología (cámaras, caja negra de datos) puede facilitar las circunstancias del accidente.
- **Defecto de fabricación:** menos dificultades. Se puede acudir a especificaciones técnicas y funcionamiento de ese vehículo y su comparación con otros.
- **Defecto del diseño:** Intervención de *peritos especializados* en la tecnología empleada. Dificultoso y costoso.
- **Defecto de información:** Necesario informar adecuadamente sobre el uso y riesgos no notorios del VA. Especialmente relevante informar a los **usuarios/operadores de si deben estar atentos a la circulación** o no (nivel 3). Necesario establecer sistemas de alerta.
- Uso inadecuado del propietario/operador/detentador: causa de exoneración de la RC para el productor del vehículo.
- ¿Cursos previos de preparación antes de la venta o puesta a disposición del VA por el productor? ¿Pruebas de obtención de licencia atendiendo al tipo de vehículo y su nivel de automatización? ¿Pruebas por los propios fabricantes?



Conclusiones

- VA: tecnología disruptiva (revolucionaria). Debe cumplir los mismos niveles de seguridad que el vehículo tradicional y de protección de datos actuales.
- Necesidad de adaptar la normativa de circulación y de la RC al VA y las nuevas situaciones de riesgo y nuevos daños.
- Art. 1 TRLRCSVM: Adaptación del concepto de conductor y de otros responsables.
- Determinación legal clara de los responsables y el régimen de sus responsabilidades en la producción y uso del VA.
- Posible desplazamiento final de la RC a los productores y AAPP responsables de infraestructuras.
- Criterio de imputación de la RC objetiva con escasas causas de exoneración. Riesgo como fundamento de esta responsabilidad.
- Determinación legal del criterio para la toma de decisiones por el sistema en caso de daños inevitables con un fundamento ético en caso de IA.
- No disminución de los derechos de las víctimas. Papel trascendental del aseguramiento y fondos compensación.



ABOGACÍA TRANSFORMADORA

FUIMOS PRESENTE. SOMOS FUTURO.



XII Congreso Nacional
de la Abogacía **2019**

8-11 MAYO 2019 VALLADOLID

Muchas gracias



**Abogacía
Española**
CONSEJO GENERAL



icava
Ilustre Colegio de
Abogados de Valladolid