

Año 55/Nº 2/febrero 2019

rc

REVISTA DE RESPONSABILIDAD
CIVIL Y SEGURO

www.inese.es



Juan Torroba Díaz
Abogado

LOS VEHÍCULOS AUTÓNOMOS Y LA RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE

■ La obligación del propietario de un vehículo de suscribir el seguro obligatorio ■ Colocación de implantes dentales: medicina voluntaria que acentúa la exigencia del consentimiento informado ■ El seguro de responsabilidad civil de explotación ■ Cobertura de la póliza colectiva de un despacho de abogados.



LOS VEHÍCULOS AUTÓNOMOS Y LA RESPONSABILIDAD DEL FABRICANTE

Juan Torroba Díaz

Abogado

*Miembro de la Asociación Española de
Responsabilidad Civil y Seguro*

Resumen:

La aparición de los vehículos autónomos no producirá cambios con respecto a la obligación de aseguramiento de los mismos, sino más bien al contrario. La inteligencia artificial y la robótica están llamadas a ser objeto de aseguramiento obligatorio, dado que la nueva vuelta de tuerca que supone la denominada Cuarta Revolución Industrial nos sumerge de lleno en el campo de la Responsabilidad Civil objetiva o por riesgo. No obstante, y dado que se trata de un ámbito donde la responsabilidad por tránsito motorizado y por producto defectuoso se solapan, deviene necesario comenzar a diferenciar ambos regímenes, pues no serán excepción los supuestos en los que la aseguradora repita frente al fabricante para el reembolso de los daños indemnizados.

Abstract:

The emergence of driverless cars will not change the obligation to insure them. On the contrary, artificial intelligence and robotics will be subject to compulsory insurance as the so-called fourth industrial revolution will lead us right to the concept of liability without fault. However, given that motor liability and product liability will overlap. It will become necessary to differentiate both areas since it will not be unusual cases in which the insurance company will bring an action for recovery against the manufacturer to get compensation damages reimbursed.

Palabras clave: : vehículo autónomo; Responsabilidad Civil del fabricante; Responsabilidad Civil de productos defectuosos; responsabilidad objetiva; responsabilidad por riesgo; seguro de accidentes; derecho de repetición de la aseguradora; daño.

Key words: driverless cars; manufacturer liability; product liability; liability without fault; liability due to risk; Accident insurance; action for recovery right; damage.

sumario

1. CONTEXTO HISTÓRICO

1.1. LA ERA DE LA INFORMACIÓN Y LA REVOLUCIÓN QUE ESTÁ POR LLEGAR

1.2. PROFUNDIZANDO EN EL CONCEPTO DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO

2. LA IRRUPCIÓN DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO

3. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CIRCULACIÓN DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO

4. EL ASEGURAMIENTO Y EL DERECHO DE REPETICIÓN

4.1. LA AUSENCIA DE CULPA, ¿UN SEGURO DE ACCIDENTES?

4.2. EL DERECHO DE REPETICIÓN DE LA ENTIDAD ASEGURADORA.

5. EL ASEGURAMIENTO Y EL DERECHO DE REPETICIÓN

5.1. EL VEHÍCULO AUTÓNOMO COMO PRODUCTO DEFECTUOSO

5.2. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PRODUCTOR

5.3. EL DERECHO DEL PERJUDICADO A LA REPARACIÓN DEL DAÑO

5.4. LOS DAÑOS INDEMNIZABLES POR EL TEXTO REFUNDIDO

6. CONCLUSIONES

7. BIBLIOGRAFÍA

1. CONTEXTO HISTÓRICO

1.1. La era de la información y la revolución que está por llegar.

Vivimos en un momento histórico caracterizado por **la inmersión total en una revolución digital que lleva** desarrollándose progresivamente desde la década de los 80 hasta desembocar en la que hoy en día se denomina como **era de la información**. Se define así el periodo de la historia actual, el cual se encuentra íntimamente relacionado con el uso e importante desarrollo de tecnologías de la información y la comunicación o **"TIC"**.

Cada vez está más cerca lo que ya se denomina por la comunidad científica como **cuarta revolución industrial**. Los más optimistas sitúan en el año 2020 el gran punto de inflexión que cambiará progresivamente la forma en la que vivimos y nos relacionamos como miembros de una sociedad cada vez más tecnológica. En este sentido, la aparición de internet y la revolución tecnológica de finales del siglo pasado han provocado un vertiginoso aumento de la velocidad en que la sociedad evoluciona.

A esto se han sumado dos factores que han provocado una hiperconectividad global exagerada: por un lado, la rápida aparición y asentamiento de las redes sociales; por otro, el hecho de que la tenencia y el manejo de dispositivos (PC, móviles) no sea en el primer mundo ya tanto una opción como una verdadera necesidad, hasta el punto de ser realmente difícil encontrar un hogar que carezca de ellos. La relativamente reciente implantación de los dispositivos táctiles, y de aquellos denominados como "inteligentes" (smartphone, smart-tv...), además del increíble avance que se ha producido en sectores como el de la biomedicina o el de la inteligencia artificial, no hace sino confirmar el pronóstico expuesto en el párrafo anterior. Hemos llegado al punto en que se está progresando enormemente en la extrapolación de esta tecnología incluso a la estructura del hogar, recibiendo en este sector el nombre de domótica.

Se acercan profundos cambios en la for-

ma de concebir nuestra sociedad y de interactuar sus miembros. Siendo conscientes de los avances que supone el empleo de este tipo de tecnología con la finalidad de facilitar todos los aspectos de nuestra vida diaria, el automóvil no iba a ser menos. No podía quedarse atrás.

1.2. Profundizando en el concepto del vehículo autónomo.

En lo que a los **vehículos autónomos** se refiere, entendemos por tal aquel medio de transporte capaz de prescindir del elemento humano en su manejo, gracias a llevar integrado un sistema de transporte inteligente. El sistema operativo implantado en el vehículo establece una comunicación permanente con elementos externos al mismo y adapta sus decisiones a la información recibida, supliendo así al conductor.

La extraordinaria complejidad de este tipo de tecnología, basada en el **“machine learning”**, junto a los progresivos avances que se producen a consecuencia de la continua investigación y desarrollo en este campo, hace no podamos hablar de vehículos autónomos o no autónomos, como si de blanco y negro se tratara, sino que existe una escala de grises entre lo que

Vivimos en un momento histórico caracterizado por la inmersión total en una revolución digital que lleva desarrollándose progresivamente desde la década de los 80 hasta desembocar en la que hoy en día se denomina como era de la información. Se define así el periodo de la historia actual, el cual se encuentra íntimamente relacionado con el uso e importante desarrollo de tecnologías de la información y la comunicación o “TIC”.

podríamos denominar el coche actual, el que estamos acostumbrados a ver por las calles, y el que ya sería completamente autónomo y conectado.

1.2.1. Niveles de automatización

Desde finales del siglo pasado, se están produciendo avances espectaculares en este campo, fruto de una frenética carrera por parte de los investigadores de cara a hacer plausible la normalización de la circulación de estos vehículos a la mayor brevedad. Desde 2014, incluso contamos con una clasificación de distintos niveles de automatización de esta clase de vehículos, realizada por la **SAE** (Society of Automotive Engineers), denominada **“Standard J3016”**¹,

que clasifica 6 niveles distintos en función de dos factores:

El primero de ellos hace referencia a los **tipos de usuario** del vehículo. Además del conductor y el pasajero, nacen dos nuevas figuras en este campo: la primera de ellas es el “usuario de respaldo”, que es el sujeto llamado a viajar dentro del vehículo prestando la atención necesaria para poder tomar el control del mismo en caso de que se produzca cualquier fallo

¹ “De 0 a 5: cuáles son los diferentes niveles de conducción autónoma, a fondo”, artículo de Ibáñez para el portal Xakata, publicado el 18 de abril de 2017.

en el funcionamiento del sistema operativo; la segunda sería el “dispatcher”, quien realiza sus funciones fuera del vehículo, quedando estas limitadas a verificar su disponibilidad y funcionamiento o, en su caso, proceder a su programación para la recogida de la persona a trasladar.

El segundo factor son los **aspectos clave en la conducción**, que se clasifican en cuatro: movimiento; detección y respuesta de elementos, obstáculos, y/o eventualidades; respaldo de la conducción; y condiciones de funcionamiento del sistema de conducción.

Tras analizar los factores o elementos que acabamos de indicar, los 6 niveles de automatización clasificados según la “**Standard J3016**” son los que siguen:

Nivel 0: abarca los vehículos que no cuentan con tecnología de automatización ni asistencia en la conducción.

Nivel 1: la implantación de control de crucero, asistentes de la conducción o similares tecnologías que, en suma, facilitan la tarea del conductor, sitúa el vehículo en este nivel.

Nivel 2: este nivel está reservado para lo que se conocen como vehículos semiautónomos, aquellos en los que el conductor puede pasar cierto tiempo sin necesidad alguna de tocar el volante ni los pedales.

Nivel 3: el vehículo controla tanto los aspectos relativos al movimiento como a la detección y respuesta ante eventualidades. En óptimas condiciones puede circular solo, pasando el conductor a hacer las veces de usuario de respaldo, es decir, se limita a estar alerta por si hubiera de intervenir.

Nivel 4: son vehículos completamente automatizados. Además del sistema operativo principal, llevan implantados un sistema de respaldo que entra en jue-

go en caso de fallo del primero, por lo que el usuario no ha de intervenir en ningún caso. No obstante, el funcionamiento del sistema sigue estando limitado a ciertas condiciones, cuya ausencia podrá acarrear que el vehículo no pueda seguir circulando.

Nivel 5: se situarían aquí los vehículos con un sistema de automatización total y completa, contando tanto con sistema operativo principal como de respaldo, que controle la totalidad de movimientos y reconozca cualquier obstáculo o eventualidad, estando preparado para tomar la decisión más correcta en cualquier situación y/o circunstancia, de modo que el correcto funcionamiento no se encuentra condicionado a nada.

Expuesta la escala, solo se puede afirmar la circulación plenamente autónoma, automatizada y conectada en los niveles 4 y 5, por lo que tales vehículos podrán perfectamente prescindir de forma completa de conductor, pudiendo por ende desaparecer el volante, los pedales y, en general, el concepto de conducción al que nos aboca la legislación actualmente vigente.

1.2.2. Principales proyectos

Las principales empresas² tanto del ámbito del transporte como de la tecnología llevan años invirtiendo millones en investigación y desarrollo, en una pugna por desarrollar los mejores sistemas de automatización en la conducción y poder comercializarlos lo antes posible.

Empresas **fabricantes** como General Motors, Ford, Hyundai o Volvo están desarrollando vehículos con automatización de nivel 4, los cuales pueden perfectamente prescindir de volante y/o pedales, teniendo algunas de estas marcas la intención de comenzar en breves a fabri-

2 “Cuáles son y qué están haciendo las principales empresas en la carrera por el coche autónomo”, artículo publicado por Yubal FM en el portal Xakata, 20 de marzo de 2018.

carlos con la intención de comercializarlos. El proyecto de BMW, más ambicioso, es posicionarse en un lugar preferente, adelantando a sus competidores y teniendo listo un modelo con automatización de nivel 5 en 2021.

Por su parte, las empresas de **servicios** no se están quedando atrás, sino todo lo contrario. Waymo (dependiente de Google), Lyft, Uber y Yandex (conocido por muchos como “el Google ruso”), van más allá y pretenden crear sus propias flotas de taxis plenamente autónomos, que prescindan de los gastos que la figura del conductor acarrea, así como de las limitaciones en cuanto al horario que conlleva el manejo humano del vehículo, llegando a poder incluso circular las 24 horas del día sin descanso.

1.2.3. Escenario en el medio plazo.

Presumiblemente, en el medio plazo veremos cómo el vehículo plenamente autónomo desplaza a la actual concepción del medio de transporte hasta dejarla en una posición residual. No es descabellado suponer que la implantación de complejos sistemas operativos en los vehículos supongan un importante incremento del coste de éstos que a la postre conlleven un cambio de modelo, de modo que se supere la idea de propiedad privada de los medios de transporte hasta que éstos

queden en manos de empresas de servicios de movilidad.

Tal y como advierte ITURMENDI MORALES³, el tráfico automatizado supondrá muy importantes beneficios para la sociedad: habrá una mejora sin precedentes en las estadísticas relativas a la seguridad vial, ya que estos sistemas ayudarán a prevenir y evitar accidentes de circulación; la eficiencia de los medios de transporte se verá incrementada, en tanto en cuanto el vehículo será capaz de proporcionar información sobre la red viaria que permita evitar zonas de especial congestión y optar por rutas más cortas, de modo que se optimicen al máximo los viajes; el consumo de combustible se verá reducido y, por consiguiente, el impacto medioambiental que esto supone, disminuirá en consonancia; y el coste del transporte en sí disminuirá, por todo lo anteriormente expuesto y por el hecho de la supresión del factor humano. Como contrapunto, la principal desventaja será la supresión de miles de puestos de trabajo.

No obstante, transcurrirá un tiempo hasta que todo esto suceda, durante el cual, nos encontraremos en un periodo transitorio que habrá de ser aprovechado para acondicionar tanto las ciudades como las vías, tanto urbanas como interurbanas, o el marco regulatorio a este nuevo concepto de desplazamiento en masa.

2. LA IRRUPCIÓN DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO.

Hace ya tiempo que vemos cómo la Unión Europea está allanando el camino para la irrupción del vehículo totalmente autónomo y automatizado. Una **comunicación de**

3 “Coches conectados y autónomos. Papel de las aseguradoras”, D. Gonzalo Iturmendi Morales, revista nº 61 de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro.



la Comisión Europea, del año 2010⁴, ya propugnaba entre sus objetivos el uso generalizado de “sistemas de cooperación” que interactuasen tanto entre vehículos como entre éstos y los elementos de la vía. Igualmente destinado al mismo fin, se comprometía también a promover la utilización de nuevas tecnologías.

La **Declaración de Ámsterdam⁵ sobre cooperación en el campo de la conducción automatizada y conectada del año 2016** va más allá, contando con el respaldo de nuestro país, previendo el desarrollo y la comercialización de vehículos automatizados y conectados a partir de 2019.

Ahora bien, de cara a la responsabilidad civil que pueda surgir de la irrupción de este nuevo medio de transporte conectado, se ponen de relieve tres supuestos de hecho a los que habrá que prestar especial atención en aras de reforzar la protección de los usuarios:

Error en el traslado: al igual que se ha predicado que la automatización y la interconectividad del vehículo con todos los elementos de la vía supondrá una mayor eficiencia de los traslados, cabe preguntarse si es posible que se produzca un fallo que altere la ruta y suponga un perjuicio para la persona que es trasladada en su interior.

Vulneración de la intimidad⁶: el sistema operativo de estos vehículos está en permanente comunicación con el exterior a la vez que atesora una valiosísima información en su interior acerca de los traslados que realiza. No hemos de olvidar que nos situamos en la era de la información y que, al igual que

empresas como Google utilizan la información que se le facilita para mejorar la experiencia que ofrecen, estos vehículos podrán hacer lo propio. ¿Qué sucederá si la experiencia colisiona con el derecho a la protección de datos de carácter personal? ¿Cómo se aplicará el derecho al olvido?

Accidentes de circulación: la materialización de la idea de que el vehículo circule de forma completamente autónoma supone la desaparición de los conceptos de conductor y conducción, lo que implicará la necesidad de adaptar la legislación a la nueva realidad.

No obstante, el presente trabajo se centrará sobre la última de las cuestiones ya que es el único de los supuestos que se ha producido a día de hoy, lo cual no hace sino poner de relieve la necesidad de que se comience a regular en tal sentido.

3. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CIRCULACIÓN DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO.

El sistema previsto actualmente para la circulación de vehículos es un sistema de **responsabilidad subjetiva o por culpa**, aunque muy objetivada, sustentado en la acción u omisión culposa o imprudente de la persona que va a los mandos de los mismos. El conductor, bien sea por falta de pericia, bien lo sea por falta de diligencia, causa un daño que habrá de reparar.

La sustitución del conductor-humano por el conductor-sistema operativo implica la desaparición del sujeto que lleva a cabo la acción de conducir, por lo que, en el momento en que nos encontremos en la fase más

4 Comunicación de la Comisión Europea (COM(2010) 389 final) – “Hacia un espacio europeo de seguridad vial 2011-2020”.

5 Declaración de Ámsterdam de 14 de abril de 2016, sobre cooperación en el campo de la conducción automatizada y conectada.

6 “Regulación legal de la robótica y la inteligencia artificial: retos del futuro”, artículo de D^a. M^a. José Santos González para el n^o 4 de la Revista Jurídica de la Universidad de León, págs. 25 a 50, año 2017.

avanzada de implantación de este tipo de vehículos, no podrá hablarse de conducción en el sentido que establece la normativa vigente. La ausencia de conductor conllevará que la causa inmediata del siniestro pasará de ser una acción u omisión culposa o imprudente a ser un fallo o error en alguno de los elementos, tanto hardware como software, que componen los sistemas inteligentes de transporte que forman el vehículo autónomo.

En suma, componentes fabricados por entidades mercantiles para su utilización, ya sea de la mano de particulares, empresas o incluso la propia Administración en el desarrollo de sus funciones. En este sentido, la disposición adicional 4ª R.D. 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, el cual traspone a nuestro ordenamiento la **Directiva 2010/40/UE**, ha establecido en nuestro ordenamiento un avance del sistema de responsabilidad civil aplicable a éstos:

“La responsabilidad, en lo referente a la implantación y el uso de aplicaciones y servicios de los sistemas inteligentes de transporte (SIT), se regulará de acuerdo con lo previsto en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el **Real Decreto Legislativo 1/2007**, de 16 de noviembre, sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas en la materia.”

En caso de fallo o error en las piezas, elementos o aplicaciones que integran el vehículo, resultarán aplicables las reglas definitivas de la responsabilidad civil del productor o el prestador de servicios. Por tanto, entrará en juego el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (en adelante, **TRLGDCU**), norma encargada de transponer al ordenamiento jurídico español la **Directiva 85/374/CEE** del Consejo, de 25 de julio de

1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados Miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos.

El criterio de imputación de la responsabilidad en este sistema no será otro que el defecto de seguridad del producto, fruto de la infracción del deber genérico de seguridad contenido en el **artículo 11 del TRLGDCU**:

“Los bienes o servicios puestos en el mercado deben ser seguros”

Visto lo cual, cabe tildar de “seguros” aquellos productos o servicios que no conlleven mayor riesgo para la salud que el inevitable, teniendo en cuenta los inherentes al mismo, y siempre que se haga una utilización previsible de los mismos.

Así las cosas, se producirá una nueva vuelta de tuerca a la objetivación del sistema, de modo que el fundamento ya será, muy probablemente, el de una **responsabilidad civil objetiva o por riesgo**, basada en el defecto de seguridad de los componentes del vehículo autónomo, fruto de salvaguardar el derecho a la protección de los ciudadanos frente al asentamiento de nuevas actividades generadoras de riesgo.

No obstante, el sistema de responsabilidad civil por productos defectuosos será de aplicación, en la mayoría de las veces, en cuanto a la acción de repetición que ostentará aquel al que podamos imputar la responsabilidad en primer lugar, por el hecho de la mera circulación del vehículo. Pues al perjudicado le resultará infinitamente más cómodo dirigirse frente a la persona que pone en circulación el vehículo o la entidad aseguradora que cubra los riesgos derivados de tal puesta en circulación.

4. EL ASEGURAMIENTO Y EL DERECHO DE REPETICIÓN.

La total ausencia de conductor que se producirá en los niveles de automatización más avanzados está llamada, si toda esta historia finaliza con éxito, a promover una reducción sin precedentes de los niveles de siniestralidad. Pero, dado que no es posible en ningún

caso hablar de desaparición de la siniestralidad, habrá que establecer un sistema de responsabilidad civil de responsabilidad objetiva, basado en el gran riesgo que puede implicar cualquier defecto de seguridad en el propio vehículo.

Se vislumbra en el horizonte un panorama futurista, en el que podremos observar la existencia de máquinas que adoptan decisiones de forma completamente independiente, sin intervención humana alguna, lo que acarrea un riesgo muy importante, dado que cualquier fallo, error o incidencia podría tener fatales consecuencias tanto para sus usuarios como para los terceros obrantes en la vía. Cualquier riesgo derivado de la conducción automatizada habrá de ser, por consiguiente, objeto del correspondiente aseguramiento.

4.1. La ausencia de culpa, ¿un seguro de accidentes?

Se mantendrá, por tanto, la necesidad de tener suscrito el seguro obligatorio de cara a que el vehículo pueda circular por las calles cumpliendo con la legalidad, estándose a lo que actualmente regulan tanto la **Ley 50/1980, de 8 de octubre**, de Contrato de Seguro (en adelante, **LCS**) como la **LRCSVM**.

Resulta, pues, indiscutible el mantenimiento de la obligatoriedad de asegurar esta actividad, más si cabe cuando se produzca la desaparición de la persona que controla el vehículo. En ese momento, veremos que cobra mayor peso en cuanto a la

La total ausencia de conductor que se producirá en los niveles de automatización más avanzados está llamada, si toda esta historia finaliza con éxito, a promover una reducción sin precedentes de los niveles de siniestralidad. Pero, dado que no es posible en ningún caso hablar de desaparición de la siniestralidad, habrá que establecer un sistema de responsabilidad civil de responsabilidad objetiva, basado en el gran riesgo que puede implicar cualquier defecto de seguridad en el propio vehículo.

posición de tomador el definido en el artículo 2 de la LRCSVM como “cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento”, en relación al vehículo autónomo. Ello porque, a falta de conductor, será preciso hacer recaer sobre alguien la responsabilidad derivada de la circulación del vehículo, siendo que el sujeto que más probablemente haya de cargar con este peso será aquella persona que se sirva del vehículo autónomo. Si obtiene un beneficio derivado de su utilización, parece lógico que se le impute la responsabilidad derivada de las consecuencias negativas que pudiere conllevar dicho uso.

Más discutible resultará que el aseguramiento de esta clase de actividad se acomode a lo dispuesto en el **artículo 73 de la LCS**, en tanto el cuanto el mismo define los “**seguros de responsabilidad civil**”.

“Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo 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.”

Ello obedece a que esta clase de aseguramiento se sustenta, como requisito inescindible, sobre la base de la responsabilidad civil del asegurado y, como se ha aducido, la mayoría de los siniestros que se puedan producir lo harán abstrayéndose por completo de los conceptos de “conducción”

o “culpa”, lo cual conllevará que se haya de responder, como regla general, de siniestros donde no ha mediado responsabilidad alguna por parte del tomador/asegurado.

La vuelta de tuerca a la objetivación de la responsabilidad llevará pareja una vuelta de tuerca en el aseguramiento de esta actividad, que acabará asemejándose más a los seguros previstos para el tránsito aéreo que al hoy operante en cuanto a vehículos a motor se refiere. Como sabemos, el tráfico aéreo se asienta sobre un sistema de responsabilidad civil objetiva casi pura, en el que muy difícilmente se exonerará de indemnizar la aerolínea o su asegurador, lo cual podría aplicarse muy acertadamente a este tipo de vehículos.

Quizás, por ello, el aseguramiento que más se acomode a los riesgos derivados de esta nueva actividad sea el “**seguro de accidentes**”, definido en el artículo **100 de la LCS**. La entidad aseguradora se obliga a pagar, en atención a esta modalidad, siempre que se produzca el siniestro, entendido el mismo como un acontecimiento violento, repentino y externo que afecte a la integridad física del asegurado, produciendo la muerte o incapacidad permanente del mismo. Sin perjuicio de ello, habrá que matizar los últimos puntos, pues el riesgo cubierto habrá de abarcar, además del asegurado, a aquellas víctimas que sean terceros de cara a la relación contractual; y además de muerte e incapacidad permanente, tendrá que indemnizarse cualesquiera otros tipos de lesiones o daños materiales.

En conclusión, el seguro que habrán de suscribir los vehículos autónomos será un seguro en que la entidad aseguradora se obligue, por el mero hecho de producirse el siniestro, a cubrir los daños causados tanto a las personas que vayan dentro del vehículo como fuera del mismo, en aras de garantizar los derechos de las víctimas, quedando exonerada solo en caso de culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la circulación del vehículo.

En los casos en que se responda por la aseguradora del vehículo por los daños cau-

sados a consecuencia del siniestro originado por el fallo o error de en los componentes del vehículo, quedará aun abierta para la misma la posibilidad de exigir el reintegro al fabricante al que quepa requerir de pago de acuerdo con las reglas contenidas en el TRLGDCU.

4.2 El derecho de repetición de la entidad aseguradora.

Es una práctica más que habitual el ejercicio de la denominada “acción directa” por parte de los eventuales perjudicados y frente al ente asegurador del vehículo causante, con la finalidad de agilizar el proceso indemnizatorio y garantizar sus pretensiones ante una probable insolvencia del conductor culpable (al que próximamente nos referiremos como titular del vehículo, ante la ausencia del conductor). La aseguradora, en estos casos, habrá de satisfacer los importes correspondientes, sin perjuicio de que, posteriormente, pueda valorar si ejercitar una importante herramienta que la legislación pone a su disposición para el caso en que el responsable del siniestro resulte ser otro sujeto distinto: nos referimos al “**derecho de repetición**”.

El derecho de repetición del que gozan las entidades aseguradoras y que aquí interesa ve desdoblada su naturaleza: por un lado, está el tipo general, y por otro, el específico previsto para la circulación de vehículos a motor.

El **artículo 43 de la LCS** prevé el derecho de repetición en términos generales, otorgando a la aseguradora, de cualquier rama que se trate, una acción frente al eventual responsable, en virtud de la cual, podrá subrogarse en la posición del asegurado cuando se haga cargo directamente de la indemnización:

“El asegurador, una vez pagada la indemnización podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la

indemnización.”

La aseguradora abonará a su asegurado la indemnización de que sea éste acreedor, subrogándose de esta forma en su posición para ejercitar los derechos que al mismo correspondían contra el responsable. En este sentido, tal y como dispone LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA⁷, se trata de una “acción recuperatoria, independiente y autónoma”, pero... ¿qué sucederá cuando la indemnización haya de abonarse no al asegurado, sino a un tercero ajeno al contrato de seguro?

En el ámbito de la circulación de vehículos a motor está más que prevista la cuestión, siendo el **artículo 10 de la LRCSCVM** el que se encarga de lo que denomina “facultad de repetición” del asegurador. Este precepto no limita el pago al asegurado, sino que utiliza la expresión “el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir...” y de forma seguida, enumera una lista de posibles responsables. Siendo posterior la norma especial a la general, se puede confirmar que el legislador ha querido que no opere la limitación de la subrogación al asegurado, de modo que la entidad aseguradora tendrá derecho a reclamar frente al fabricante o quien pueda resultar imputable el defecto en el vehículo cuantos montantes indemnizatorios hubiese tenido que satisfacer en virtud del contrato de seguro suscrito.

Así las cosas, la aseguradora pagadora se subroga en la posición de cada perjudicado en aras de promover la pretendida recuperación de lo abonado, ejercitando para ello las acciones al alcance de cada uno de ellos frente al que fue declarado responsable, entre los que, dada la naturaleza del ámbito en que nos encontramos, jugará un papel especial el productor o fabricante del vehículo. En

caso de reclamación frente a éste, entrará en juego de forma automática el precepto anteriormente indicado, en virtud del cual, la **disposición adicional 4ª R.D. 662/2012** remitirá al sistema previsto en el **TRLGDCU**.

Procede, en tal caso, entrar a analizar el sistema previsto para exigir a este responsable la reparación del daño causado por el vehículo defectuoso.

5. EL VEHÍCULO AUTÓNOMO DEFECTUOSO Y LA RESPONSABILIDAD DEL PRODUCTOR.

El vehículo autónomo y conectado debe ser entendido, en relación a la normativa de aplicación, el **TRLGDCU**, como un producto destinado al consumo desde el mismo momento de su puesta en circulación con finalidades económicas. En este sentido, los consumidores adquirirán los mismos a los productores (o distribuidores), y se beneficiarán de su gran utilidad, pero también se expondrán a los riesgos que los mismos puedan acarrear.

5.1 El vehículo autónomo como producto defectuoso.

El **artículo 136 del TRLGDCU** es el encargado de definir lo que se ha de entender por **producto** a efectos de la aplicación del sistema de responsabilidad civil establecido por la norma:

“A los efectos de este capítulo se considera producto cualquier bien mueble, aun cuando esté unido o incorporado a otro bien mueble o inmueble, así como el gas y la electricidad.”

Como se ha señalado, el defecto de seguridad será el criterio que servirá para imputar o no la responsabilidad por los daños causados, vista la exigencia de seguridad que el artículo 11 impone. En este orden de cosas, el concepto de “seguridad” ha de ser puesto en necesaria

7 “El derecho de repetición del asegurador”, Dr. D. Javier López y García de la Serrana, documento extraído de la web de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, publicación y año desconocidos.

relación con el de “producto defectuoso”, delimitado por los dos primeros apartados del **artículo 137**:

“1. Se entenderá por producto defectuoso aquél que no ofrezca la seguridad que cabría legítimamente esperar, teniendo en cuenta todas las circunstancias y, especialmente, su presentación, el uso razonablemente previsible del mismo y el momento de su puesta en circulación.

No obstante, a la hora de entrar a valorar el **defecto de seguridad**, puede éste desdoblarse en una triple vertiente:

1. Defecto de fabricación: Se denomina así el que obra en un producto que se desvía de lo establecido en el diseño de fabricación del mismo, tal y como establece la **Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, de 3 de diciembre de 1997**. Hay un fallo en la fabricación del producto que causa un daño al consumidor.

2. Defecto de diseño: Es aquel que se produce cuando un producto se ha fabricado conforme a los cánones marcados por el diseño establecido, siendo similar a los demás de su serie, pero todos ellos implican un peligro que se podría haber evitado con un diseño distinto. Los productos están fabricados adecuadamente, pero conforme a un mal diseño. En este sentido se pronuncia la **Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de junio de 2002**.

3. Defecto de información: Tanto el dise-

ño como la fabricación del bien se han realizado de forma correcta, pero no se informa adecuadamente sobre el uso, consumo o manipulación del producto, materializándose esta falta de información en un riesgo que, siendo inherente al producto, no fue avisado y se tradujo en un daño. Tal y como establece, a título de ejemplo, la **Sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra de 12 de marzo de 1999**, la falta de seguridad derivará de la presentación del producto, que no advierte de manera suficiente acerca de un riesgo inherente al mismo.

La simple introducción del vehículo autónomo y los sistemas de transporte inteligente en el mercado ya hace factible la hipótesis de que un fallo en alguno de ellos pueda ocasionar un daño indeseable. Hablaremos **responsabilidad civil por producto defectuoso** en todos aquellos casos en los que el daño se produzca a consecuencia de un fallo en cualesquiera de los elementos que integran los sistemas inteligentes de transporte, en el vehículo autónomo propiamente dicho, o en las piezas o mecanismos que componen los mismos, siempre que esto no se derive del deficiente mantenimiento del obligado a ello.

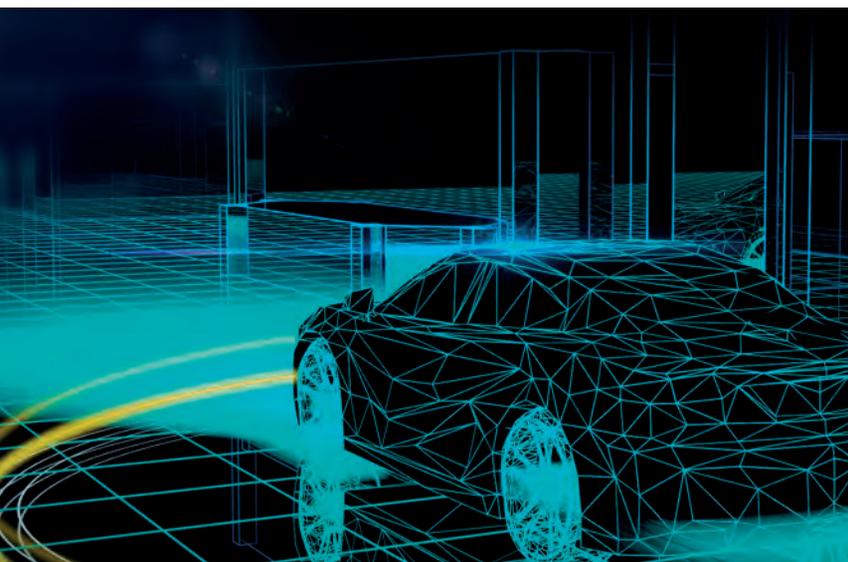
5.2. LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PRODUCTOR.

5.2.1. El concepto de productor.

Detrás de todo vehículo autónomo van a encontrarse una serie de agentes encargados de su concepción, fabricación, distribución... de modo que sea posible que el producto llegue a sus destinatarios finales, cosa que deberán procurar hacer en las más óptimas condiciones de seguridad.

Si no es así, y el vehículo adolece algún defecto que acaba traducéndose en un daño, el **artículo 135 del TRLGDCU** es el encargado de establecer como principio general la responsabilidad objetiva del productor:

“Los productores serán responsables de los daños causados por los defectos de los productos que, respectivamente,



fabriquen o importen.”

Los artículos 5 y 138 de la norma se encargan de perfilar el concepto, de modo que podremos identificar al “**productor**” con aquel agente que fabrique el bien o los elementos que lo formen, así como cualquiera que se presente al público como tal al señalar en cualquier elemento de presentación del mismo su nombre, marca u otro signo distintivo. Igualmente, cualquier importador en el territorio de la Unión Europea de: un producto terminado (que en el caso que nos ocupa sería el vehículo autónomo y automatizado), cualquier elemento integrado en el producto (como sensores, sistemas operativos u otros elementos) o una materia prima (difícilmente aplicable al caso).

Cualquiera de las empresas fabricantes de automóviles que comercialicen los vehículos autónomos que produzcan, así como aquellas que fabriquen los elementos que los integran, o los importadores de unos u otros productos en la Unión Europea, estarían sujetos a responsabilidad por los daños que pudiesen los mismos causar.

5.2.2. Naturaleza de la responsabilidad del productor.

Si el defecto fuese imputable al productor o fabricante, su responsabilidad se regirá de acuerdo con lo previsto en el TRLGDCU, pudiendo predicarse de ella las siguientes **notas características**:

1. Responsabilidad objetiva: el precepto no da opción. El productor responderá en caso de daño producido por el defecto del producto. Ojo, no por los daños que cause el producto, sino el defecto. En caso de que se dé el supuesto que el artículo regula, responderá en todo caso, salvo que pruebe la concurrencia de alguna de las causas de exoneración previstas en el artículo 140 del texto, que serán objeto de análisis más adelante.

2. Responsabilidad solidaria: Serán responsables tanto el suministrador de las materias primas, como los fabricantes de los subproductos que se incorporen

al producto definitivo, los distribuidores y los vendedores al por menor al consumidor definitivo. Nos encontramos ante un sistema que promueve la especial protección de la víctima, pues permite a la misma dirigirse indistintamente frente a cualquier eventual responsable en aras de ver reparado el daño sufrido.

3. Responsabilidad limitada: La norma establece unos límites cuantitativos a las indemnizaciones que puedan surgir a cargo del productor en concepto de responsabilidad civil por daños causados. En primer lugar, se establece para los daños materiales una franquicia de 500 €. En segundo lugar, y para el caso de siniestros en masa que se deban a un mismo defecto que presenten productos idénticos, se impone el límite de 63.106.270,96 € para daños personales. De este modo, cabrá la facultad de acudir, con carácter subsidiario, las reglas generales contempladas en el Código Civil.

4. Responsabilidad excluyente: El TRLGCU se encarga de excluir, de forma expresa, los daños sufridos en el propio producto. No obstante, parece que este descarte categórico caiga en saco roto, toda vez que el artículo 128 del texto indica que “las acciones reconocidas en este Libro no afectan a otros derechos que el perjudicado pueda tener a ser indemnizado por daños y perjuicios”, lo cual hemos de articularlo con el 117 de la misma norma, que establece el derecho del consumidor “a ser indemnizado por los daños y perjuicios derivados de la falta de conformidad”. Igualmente, y con carácter subsidiario, podrá acudir-se a las reglas generales del Código Civil para obtener la reparación que proceda por los daños en el propio vehículo.

5.2.3. Causas de exoneración de responsabilidad.

Comoquiera que no nos encontramos ante un sistema de responsabilidad civil pura o absoluta, la propia legislación especial prevé **supuestos de exoneración**

de la responsabilidad⁸ en su artículo 140. Es decir, aunque se logre acreditar el daño, el defecto en el vehículo y el nexo causal entre ambos, el fabricante no responderá del mismo si prueba:

a) **“Que no había puesto en circulación el producto”.**

Nos podemos encontrar en esta situación en aquellos casos en que el productor pruebe que el vehículo se encontraba todavía dentro del proceso productivo, bien porque estaba siendo trasladado para ensayos, bien porque el producto fue robado, bien porque se extravió durante un envío concreto, etc. Son distintos supuestos en los que, no finalizado el proceso de fabricación, el producto defectuoso sale de la esfera de control del productor por causa no imputable a éste.

b) **“Que, dadas las circunstancias del caso, es posible presumir que el defecto no existía en el momento que se puso en circulación el producto”.**

Son supuestos en los que el defecto se produce en un momento posterior a su salida de la esfera de control del productor. Se trata, por tanto, de un desperfecto sobrevenido. La justificación de esta causa de exoneración, según RODRÍGUEZ

Comoquiera que no nos encontramos ante un sistema de responsabilidad civil pura o absoluta, la propia legislación especial prevé supuestos de exoneración de la responsabilidad 8 en su artículo 140. Es decir, aunque se logre acreditar el daño, el defecto en el vehículo y el nexo causal entre ambos, el fabricante no responderá del mismo si prueba: “Que no había puesto en circulación el producto”.

LLAMAS⁹, reside en que el riesgo al que se refiere la responsabilidad civil objetiva del productor o fabricante no es un riesgo abstracto, en sentido amplio, sino un riesgo concreto y específico, consistente en la fabricación de un producto que adolece algún tipo de defecto susceptible de causar un daño. Se tornan relevantes en este punto los controles de calidad en aras de acreditar la inexistencia del defecto a la salida de fábrica.

c) **“Que el producto no había sido fabricado para la venta o cualquier otra forma de distribución con finalidad económica, ni fabricado, importado, suministrado o distribuido en el**

marco de una actividad profesional o empresarial”.

Podríamos encontrarnos en esta situación en la actualidad, ya que sabemos de la existencia de vehículos autónomos que circulan por la vía pública sin que los mismos hayan sido introducidos aún en el mercado con fines económicos o ánimo de lucro. No obstante, se plantea un dilema, pues las pruebas tendentes al perfeccionamiento del sistema de conducción automática de un vehículo tiene una clara finalidad económica, cual es obtener beneficios con la ulterior pue-

8 Tesis doctoral “La responsabilidad del proveedor en la Directiva 85/374/CEE, de 25 de julio de 1985, y el Real Decreto Legislativo 1/2007”, págs. 523 y ss., Dr. D. Felipe Muñoz Benavente, Departamento de Derecho Civil de la Facultad de Derecho de la UNED, 2015.

9 “Régimen de responsabilidad civil por productos defectuosos”, pág. 115, Rodríguez Llamas, S., Aranzadi, Pamplona, 1997.

ta en el mercado, una vez perfeccionado el mismo.

Por tanto, el tercero perjudicado a consecuencia de un siniestro no es consumidor a tenor de lo dispuesto en la norma, pero quedará siempre protegido de acuerdo con el régimen de responsabilidad extracontractual.

d) “Que el defecto se debió a que el producto fue elaborado conforme a normas imperativas existentes”.

El derecho imperativo, en contraposición al facultativo, es aquel que no deja libertad alguna de actuación para el destinatario, privándosele de su libertad de discernimiento en relación a una acción u omisión cuya realización se prohíbe o se ordena. Sería el caso en que la Administración establece una guía para el proceso de fabricación, la cual, sería de obligado cumplimiento para el fabricante, bajo riesgo de tener que soportar la sanción que conlleve su incumplimiento.

Lo que ha de acreditar el fabricante del vehículo sería que el defecto que produjo el daño se debe precisamente a esas normas de obligado cumplimiento y que, de no haberse fabricado o concebido de tal forma, no adolecería del defecto que causó el daño que se reclama.

e) “Que el estado de los conocimientos científicos y técnicos existentes en el momento de la puesta en circulación no permitía apreciar la existencia de defectos”.

En relación a esta eximente, juega un papel fundamente al denominado “estado de la ciencia”, el cual hace referencia al conjunto de conocimientos teóricos existentes en relación al ámbito de que se trate, con independencia de que hayan o no sido llevados a la práctica. La Directiva 85/374/CEE deja la inclusión de la causa de exoneración al arbitrio de los países adherentes, lo cual ha acarreado numerosas críticas. No obstante, España decidió introducirla como causa de exoneración

con ciertas excepciones, como el ámbito de la medicina.

Parece lógico que no deba responderse por aquellos daños provocados por defectos que no podían ser conocidos en el momento de puesta en circulación del vehículo y que única y exclusivamente el avance posterior del estado de la ciencia ha puesto de manifiesto. En este sentido se pronuncia también el **artículo 137.3** del TRLGDCU cuando determina que:

“Un producto no podrá ser considerado defectuoso por el solo hecho de que tal producto se ponga posteriormente en circulación de forma más perfeccionada.”

Como bien alega al respecto PARRA LUCÁN¹⁰, esta consideración como causa de exclusión responde a la necesidad de alcanzar un equilibrio prudente entre “la necesidad de mantener los incentivos a la innovación y los intereses de los consumidores”. Y si algo caracteriza precisamente el ámbito de los vehículos autónomos, es precisamente la innovación y el desarrollo tecnológico. Así, si los avances tecnológicos conllevan el riesgo implícito de que puedan salir a la luz defectos de seguridad de los vehículos que se vienen produciendo, y ello cabe la posibilidad de que se traduzca en reclamaciones y responsabilidades precisamente para la empresa que promueve la investigación, es posible que ello pueda acarrear un freno al progreso.

5.3. EL DERECHO DEL PERJUDICADO A LA REPARACIÓN DEL DAÑO.

La RAE define “perjudicado” como aquel que ha sido víctima de un daño o menoscabo, material o moral. El artículo 15 de la Constitución establece el derecho fundamental a la vida e integridad física y moral, disponiendo por su parte el artículo 51 de la Carta el mandato a los poderes públicos de garantizar la protección de los consumidores y usuarios.

¹⁰ “Responsabilidad civil por productos. Especial referencia al siniestro en serie”, D^a. M^a. Ángeles Parra Lucán, Catedrática de Derecho Civil de la Universidad de Zaragoza.

5.3.1. El perjudicado de cara al Texto Refundido.

La sustitución del “conductor-humano” por el “conductor-sistema operativo” no supone cambio o modificación alguna en quiénes podrán resultar perjudicados a consecuencia de un siniestro. La única alteración reseñable que la irrupción del vehículo autónomo traerá, será el hecho de que **la ausencia de conductor provocará que todos los pasajeros del vehículo responsable serán considerados víctimas del accidente**, ya que no habrá un conductor al que imputar la culpa de la ocurrencia del mismo. Además de ellos, estarán las víctimas ajenas al propio vehículo, bien circulasen en otro, bien consistiesen en transeúntes de la vía o propietarios de bienes materiales dañados a causa del choque.

Ahora bien, debemos tener muy presente cuál es el **ámbito de aplicación** del Texto Refundido, el cual viene acotado por un escueto **artículo 2**:

“Está norma será de aplicación a las relaciones entre consumidores o usuarios y empresarios.”

Del tenor literal del artículo, por tanto, se extrae que el legitimado a efectos de aplicación de la normativa especial únicamente será “consumidor y/o usuario”. Ello implica que tengamos que acudir al **artículo 3 del TRLGDCU**:

“A efectos de esta norma y sin perjuicio de lo dispuesto expresamente en sus libros tercero y cuarto, son consumidores o usuarios las personas físicas que actúen con un propósito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión.

Son también consumidores a efectos de esta norma las personas jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica que actúen sin ánimo de lucro en un ámbito ajeno a una actividad comercial o empresarial.”

No hemos de pasar por alto la expresión “sin perjuicio de lo dispuesto expresamente en sus libros tercero y cuarto”,

lo que puesto en relación con el concepto de “perjudicado” del **artículo 128** nos lleva a pensar que se produce una **flexibilización del concepto de consumidor**. Este último precepto establece la base de la responsabilidad civil o indemnización por daños sobre la que se sustenta el sistema establecido por la norma.

“Todo **perjudicado** tiene derecho a ser indemnizado en los términos establecidos en este Libro por los daños o perjuicios causados por los bienes o servicios.”

De una lectura conjunta de los artículos 128 y 135, podemos extraer que el legitimado para reclamar por los daños sufridos será el “perjudicado”. No deja de resultar llamativo que no se limite la legitimación al “lesionado” ni al “consumidor o usuario”, lo cual podría abrir la puerta a que reclamasen algunos de los cuales han quedado reseñados anteriormente. A la vez, se establece la compatibilidad de las acciones de reparación del daño previstas con cualesquiera otras tendentes a la misma finalidad, siendo consciente de que la Ley limita los conceptos indemnizables, lo cual no es armonizable con el “principio de integridad reparatoria” imperante en nuestro ordenamiento jurídico.

Llegados a este punto, conviene traer a colación el **artículo 3 de la Resolución del Consejo de Ministros de la CEE de abril de 1976**, que establece:

“En lo sucesivo, el consumidor no es considerado ya solamente como un comprador o usuario de bienes o servicio para un uso personal, familiar o colectivo, sino como una persona a la que conciernen los diferentes aspectos de la vida social que pueden afectarles directa o indirectamente como consumidor”

Se puede concluir, por tanto, que **todo perjudicado ha de entenderse como consumidor o usuario a efectos de la reparación del daño causado por el vehículo autónomo defectuoso**, dado que ceñir la cobertura única y exclusivamente a los daños sufridos por el adquirente del mis-

mo iría en contra de la protección que pretende la norma. La mera tenencia o el contacto con el producto que sufre el defecto puede entenderse como título suficiente para legitimar al lesionado a reclamar la reparación del daño.

5.3.2 La culpa del perjudicado en la producción del daño.

También existe la posibilidad de que el propio perjudicado participe activamente en la producción del daño que el mismo sufre. La conducta culposa del propio perjudicado, o la de aquellas personas por las que debe responder, afectan a la relación de causalidad existente entre la existencia del defecto y la producción del daño. El Texto Refundido no trata esta opción como eximente de la responsabilidad del productor, pues no opera de forma automática, sino que, en atención a las circunstancias que concurran al caso concreto, **es susceptible de graduación**. Así, vemos que el **artículo 145 TRLGDCU** dispone que:

“La responsabilidad prevista en este capítulo podrá reducirse o suprimirse en función de las circunstancias del caso, si el daño causado fuera debido conjuntamente a un defecto del producto y a culpa del perjudicado o de una persona de la que éste deba responder civilmente.”

Serían aquellos casos en los que, de modo conjunto con el defecto que adolece el vehículo, la negligencia del propio perjudicado bien al programarlo, bien en su mantenimiento, o bien mediante su uso de acuerdo con un fin no previsto, ha influido en la producción del daño que el mismo sufre. RODRÍGUEZ CARRIÓN defiende que en tales supuestos no se analiza el nexo de causalidad, sino una “compensación de responsabilidades, la objetiva del fabricante, y la culposa del perjudicado, pero

siempre que en el daño concurra un producto defectuoso y el hecho culpable del propio perjudicado, que ha de ser, efectivamente, culposo, ya que, si se tratase de un hecho no culpable del perjudicado, ni se reduciría la responsabilidad ni, por tanto, se suprimiría”.

Resulta muy discutible la posibilidad de “suprimir” la responsabilidad del productor, dado que se parte de la base de la existencia de un defecto que ha provocado un daño, sin perjuicio de que haya incurrido también o no la culpa de un perjudicado. En este sentido se han pronunciado autores como ALCOVER, SOTO, MOLINE O MORENO¹¹, opuestos de forma categórica a la exención de responsabilidad del productor en caso de que la culpa del perjudicado solo concurra conjuntamente y no de forma exclusiva.

Por el contrario, hay otras situaciones en las que estaría justificada esta exoneración, son aquellas en las que hay culpa exclusiva de la víctima, eximente genérica para todos los ámbitos del sistema de responsabilidad civil español. En estos casos, se habría roto el nexo de causalidad entre el defecto del vehículo y el daño dada la entidad de la conducta culposa del damnificado, de modo que no es posible imputar éste a aquel. La **Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de noviembre de 2008** se pronuncia en un caso similar, exonerando a un productor por observar que los daños han sido producidos:

“por causa exclusiva de quien compra el producto y lo aplica con desprecio absoluto de las indicaciones contenidas en su etiquetado”

A mi entender, siempre que se haya constatado la existencia de un defecto en el vehículo autónomo y su relación causa-efecto con los daños sufridos,

11 Tesis doctoral “La responsabilidad del proveedor en la Directiva 85/374/CEE, de 25 de julio de 1985, y el Real Decreto Legislativo 1/2007”, Dr. D. Felipe Muñoz Benavente, Departamento de Derecho Civil de la Facultad de Derecho de la UNED, 2015.

la conducta descuidada o negligente del usuario para con su vehículo deberá valorarse en aras de disminuir proporcionalmente la responsabilidad del fabricante, pero nunca para exonerarlo totalmente. En cambio, cuando única y exclusivamente medie culpa del usuario, no habrá responsabilidad imputable al productor, por ende, no podrán exigírsele las consecuencias jurídicas de la tutela pretendida.

5.4. Los daños indemnizables por el Texto Refundido.

El ordenamiento jurídico español opera en relación al derecho de daños en torno a la máxima “restitutio ad integrum”, principio informador, que desdobra su significación: por un lado, implica la necesidad de que todos los daños sufridos sean indemnizados; por otro, establece el límite a la indemnización de responder únicamente a los daños causados a consecuencia del evento lesivo, evitando así el enriquecimiento injusto de la víctima a costa del responsable. Pues bien, veamos hasta qué punto se obedece el TRLGDCU el imperativo que el principio de reparación íntegra implica. Para ello, deviene preciso analizar el **artículo 129.1** del mismo:

“El régimen de responsabilidad previsto en este libro comprende los daños per-

sonales, incluida la muerte, y los daños materiales, siempre que éstos afecten a bienes o servicios objetivamente destinados al uso o consumo privados y en tal concepto hayan sido utilizados principalmente por el perjudicado.”

Entraremos, por tanto, a desgranar el precepto para poder entender lo que el mismo incluye o no como conceptos reparatorios.

5.4.1. Los daños personales.

Por “daños personales”, después de excluir el artículo 128 los morales en lo relativo a la aplicación del Texto Refundido, se han de entender únicamente los daños corporales, siendo éstos todo tipo de merma que sufra una persona en su salud o integridad física. En tal caso, seguiremos acudiendo al sistema establecido por la **Ley 35/2015, de 22 de septiembre**, y se procederá a la valoración vertebrada de los conceptos indemnizables de acuerdo a las tablas de la misma: son los perjuicios básicos, particulares y patrimoniales; ellos predicables tanto de la muerte, como de las lesiones temporales o permanentes (secuelas).

En caso de lesiones, sean del tipo que sea, el responsable estará llamado a reparar todo menoscabo que derive de las mismas, tales como: secuelas, días de curación, gastos médicos, otros gastos que provengan de las adaptaciones que precise en casa o vehículo, ayuda de terceras personas... Para el supuesto en que fallezca la víctima, los perjudicados que dispone la Ley aludida tendrán derecho a percibir las correspondientes partidas indemnizatorias además del daño emergente (léase gastos de entierro, traslado, etc.) o el lucro cesante en caso de que alguno de ellos dependiese económicamente del finado.

Quizás lo más llamativo de articular ambos sistemas (responsabilidad del productor y valoración del daño causado a consecuencia del accidente de tráfico) sea el hecho de que, pese a que



la normativa especial trata de excluir todo daño que tenga que ver con la actividad empresarial, comercial o profesional de los perjudicados, el lucro cesante derivado de las lesiones o del fallecimiento de la víctima será indemnizable. Ello obedece a que deriva directamente del daño personal que sufre la víctima, por lo que si ésta fallece o queda con taras que menoscaban su capacidad para obtener ingresos, será objeto de indemnización.

5.4.2. Los daños materiales.

Por “daño material” se entiende todo menoscabo patrimonial derivado de la destrucción o avería de los bienes de una persona.

Pese a que la cobertura de los daños personales parece ser amplia, no ocurre del mismo modo con los materiales, a los que la norma exige el cumplimiento de dos requisitos para considerarlos indemnizables:

a) Un requisito objetivo: que el bien esté destinado, de forma objetiva, al consumo o a la utilización privada.

La cosa dañada solo puede ser un objeto que esté destinado a su utilización con carácter privado, según la concepción del mismo, lo cual excluye taxativamente cualquier bien que pueda entenderse afecto a una actividad económica. Podríamos entender incluido en este apartado la ropa del accidentado, no así el uniforme de un trabajador que se encontrarse involucrado en el

El ordenamiento jurídico español opera en relación al derecho de daños en torno a la máxima “restitutio ad integrum”, principio informador, que desdobra su significación: por un lado, implica la necesidad de que todos los daños sufridos sean indemnizados; por otro, establece el límite a la indemnización de responder únicamente a los daños causados a consecuencia del evento lesivo, evitando así el enriquecimiento injusto de la víctima a costa del responsable.

siniestro.

Esto obedece a que el fin por antonomasia del texto no es otro que la protección del consumidor, y no de los empresarios, comerciales, profesionales o cualquier sujeto asimilable, que habrán de acudir al régimen común en aras de obtener la reparación de los daños por ellos sufridos.

b) Un requisito subjetivo: que la utilización del objeto se haya llevado a cabo, de forma habitual, de acuerdo con lo establecido en el primer requisito.

El requisito viene a profundizar aún más en la finalidad de proteger de forma exclusiva y excluyen-

te al consumidor o usua-

rio, entendiendo que cualquier persona puede ser entendida como tal y simultáneamente, desarrollar cualquier tipo de actividad económica en aras de subsistir.

Aunque se trate de bienes destinados al consumo privado, no serán reparables de acuerdo con el texto si habitualmente no se utilizaban en este sentido. No obstante, el término empleado, “normalmente”, resulta bastante impreciso y puede dar lugar a diverso tipo de interpretaciones.

5.4.3. Los daños excluidos.

Tal y como hemos podido observar, el Texto Refundido presenta unas carencias, premeditadas dada su finalidad, que impiden predicar del mismo la indemnidad total de los daños sufridos. Permi-

te la reparación integral, esto es así, pero habremos de articular la norma con el Derecho Común para obtenerla.

En este sentido, hay una serie de daños que no son indemnizables con respecto a un sistema que los excluye expresamente. Son los siguientes:

Los daños morales.

El art. 128.2 parece dejar claro que los daños morales no son indemnizables de acuerdo con las reglas del sistema, sin perjuicio de que puedan ser reclamados acudiendo a otras normas jurídicas.

VIELMA MENDOZA define daño moral como aquel menoscabo producido a “las creencias, los sentimientos, la dignidad, el estigma social, la salud física o psíquica”¹² de la persona, lo cual se produce en una esfera íntegramente extrapatrimonial. Estos daños, según establece el legislador y defiende la jurisprudencia comunitaria, no se incluyen entre los protegidos por la norma, sino que habrá que acudir a las disposiciones nacionales de Derecho Común.

Los daños sufridos en el propio producto defectuoso.

El evento lesivo provocado por el defecto del producto puede dañar también al propio producto. El 142 del TRLGDCU deja huérfano de protección tales daños respecto a la normativa especial. La principal razón esgrimida por los autores de la Directiva 85/374/CEE fue la de que los daños que el propio producto sufriese debían acomodarse a lo dispuesto en las normas de Derecho Común

respecto de la responsabilidad contractual del vendedor del producto¹³.

c) Los daños en bienes no destinados al consumo privado.

De los requisitos exigidos para la cobertura de daños materiales, entendidos a sensu contrario, podemos concluir que los bienes afectos a cualquier actividad profesional, comercial, empresarial o mercantil que se trate estará excluidos de pleno por la norma.

La finalidad de la norma no es la protección del profesional, que deberá acudir a las normas comunes para hacer valer lo que a su derecho compete en cuanto a reparación de los daños que sufra en los bienes de los que se sirva para su actividad económica habitual.

d) La franquicia relativa a los daños materiales.

Uno de los límites cuantitativos a la protección que brinda el sistema, a la baja, es la franquicia establecida para los daños materiales, en virtud de la cual, no están cubiertos los daños materiales inferiores a 500 euros. Límite que dispone el apartado a) del art. 141. Hay autores, entre los que se sitúa CILLERO DE CABO¹⁴, que defienden que la exclusión que supone la franquicia se debe “...al propósito de impedir a los perjudicados la posibilidad de acudir al régimen de responsabilidad objetiva. Lo que deberá hacer el perjudicado que quiera reclamar la indemnización de estos daños es demandar al fabricante al amparo de otras normas existentes”.

12 “Una aproximación al estudio del daño moral extracontractual”, D^a. Yoleida Vielma Mendoza, Profesora de Derecho Civil de la Universidad de Los Andes y Doctorando en Derecho por la Universidad de Salamanca.

13 “Responsabilidad civil por productos. Especial referencia al siniestro en serie”, D^a. M^a. Ángeles Parra Lucán, Catedrática de Derecho Civil de la Universidad de Zaragoza.

14 “La responsabilidad civil del suministrador final por daños ocasionados por productos defectuosos”, página 287, D^a. Patricia Cillero de Cabo, Civitas, Madrid, año 2000.

Ahora bien, del tenor literal del precepto podemos interpretar que se trata de un límite por persona, no por bien que resulte lesionado. De este modo, todos los daños materiales que un mismo perjudicado sufra serán objeto de valoración conjunta en aras de, más adelante, deducirse la franquicia expuesta en la norma.

e) El límite máximo fijado a los daños personales.

El mismo artículo que impone un “suelo” a la indemnizabilidad de los daños materiales, hace lo contrario con los personales, a los que establece un “techo” indemnizatorio que asciende a 63.106.270,96 euros. Es un límite que se prevé para todos los daños que puedan causar productos idénticos que presenten un mismo defecto.

El límite ha de entenderse como un límite global, que ha de aplicarse de forma colectiva a cuantas víctimas se deriven de los defectos en los productos. Como advierten algunos autores, es una técnica cada vez más habitual, la cual consiste en establecer límites cuantitativos a los resarcimientos conforme se va objetivando la responsabilidad de determinadas actividades¹⁵. La finalidad de éstos no es otra que favorecer el aseguramiento tales actividades sin encarar el producto hasta un punto en que se pueda ver el usuario privado del acceso al mismo. Que el límite abarque a todos los perjudicados no significa que abarque a todos los productores, es decir, el límite no opera de forma conjunta para el sector de productores que haya comercializado un mismo producto¹⁶.

f) El lucro cesante derivado de determinados daños materiales.

En contraposición al lucro cesante

derivado de las lesiones o el fallecimiento, el lucro cesante que derive de los daños materiales jamás tendrá cabida atendiendo a las coberturas que el sistema ofrece.

Esta exclusión, tácita habida cuenta de los requisitos exigidos por el art. 129, encuentra su razón de ser en el hecho de que difícilmente puede derivarse una ganancia frustrada de bienes afectos a la vida privada de la persona, ajena a su esfera profesional. Obedece, por tanto, a que el lucro cesante constituye un daño patrimonial que se produce única y exclusivamente en el tráfico empresarial.

6. CONCLUSIONES.

1º.- Las principales **consecuencias** de la implantación y afianzamiento de la circulación de vehículos autónomos implicarán una reducción de la siniestralidad sin precedentes, a la vez que supondrá una modificación sustancial del sistema de responsabilidad civil previsto para los vehículos a motor, promoviendo una nueva vuelta de tuerca en su objetivación.

2º.- La **objetivación de la responsabilidad** prevista para el tránsito rodado y su asimilación al sistema de responsabilidad previsto para productos defectuosos tendrá sus consecuencias en la modalidad de aseguramiento de los mismos, asimilándose en este punto a los denominados “seguros de accidentes”, ya que habrá de cubrir la aseguradora riesgos que poco o nada tengan que ver con la imputación de la responsabilidad al asegurado/tomador.

3º.- Las entidades aseguradoras, no obstante, tendrán a su alcance el **derecho de repetición** frente al que even-

15 Tesis doctoral “La responsabilidad del proveedor en la Directiva 85/374/CEE, de 25 de julio de 1985, y el Real Decreto Legislativo 1/2007”, págs. 585 y ss., D. Felipe Muñoz Benavente, Departamento de Derecho Civil de la Facultad de Derecho de la UNED, 2015.

16 “La responsabilidad civil por productos defectuosos a la luz de la nueva Ley 3/2014: pasado, presente y futuro desde la perspectiva legal, doctrinal y jurisprudencial”, D. Cristiano Vázquez Bulla, Revista de Derecho de la UNED, nº 14, 2014.

tualmente pudiese imputársele la responsabilidad en la existencia del defecto o fallo en el vehículo que produjo el accidente. Y en este sentido, adquirirán una notable importancia los informes periciales destinados a identificar el fallo concreto y el eventual responsable, frente a los informes médicos y biomecánicos, que seguirán en los términos a los que nos tienen acostumbrados.

4º.- La reclamación a los que pudiesen resultar responsables de acuerdo con lo previsto en el TRLGDCU, tanto directa como en ejercicio de la facultad de repetición que la ley otorga, habitualmente exigirá **compatibilizar** lo previsto en dicha norma con las disposiciones de derecho común, tanto referidas al régimen contractual como al extracontractual, habida cuenta de el flaco favor que el texto hace al principio de integridad reparatoria.

5º.- Habrá de atenderse especialmente al concepto reclamable, partes de la relación y plazos de prescripción de una y otra acción, en aras de no incurrir en responsabilidad civil profesional a la hora de reclamar. En caso de duda, cabe la posibilidad de acudir a la **doctrina de unidad de culpa** tan utilizada en la responsabilidad civil derivada de los vicios constructivos.

7. BIBLIOGRAFÍA.

7.1. Artículos y publicaciones.

“Cuáles son y qué están haciendo las principales empresas en la carrera por el coche autónomo”, artículo publicado por Yubal FM en el portal Xakata, 20 de marzo de 2018.

“De 0 a 5: cuáles son los diferentes niveles de conducción autónoma, a fondo”, artículo de Ibáñez para el portal Xakata, publicado el 18 de abril de 2017.

“Hacia un espacio europeo de seguridad vial 2011-2020”, Comunicación

de la Comisión Europea (COM(2010) 389 final).

7.2. Doctrina.

CILLERO DE CABO, P., “La responsabilidad civil del suministrador final por daños ocasionados por productos defectuosos”, Civitas, Madrid, año 2000.

ITURMENDI MORALES, G., “Coches conectados y autónomos. Papel de las aseguradoras”, Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, nº 61, año 2017.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., “El derecho de repetición del asegurador”, artículo doctrinal de la web de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro.

MUÑOZ BENAVENTE, F., “La responsabilidad del proveedor en la Directiva 85/374/CEE, de 25 de julio de 1985 y el Real Decreto Legislativo 1/2007”, tesis doctoral, Departamento de Derecho Civil de la Facultad de Derecho de la UNED, año 2015.

PARRA LUCÁN, M.A., “Responsabilidad civil por productos. Especial referencia al siniestro en serie”.

RODRÍGUEZ LLAMAS, S. “Régimen de responsabilidad civil por productos defectuosos”, Aranzadi, Pamplona, año 1997.

SANTOS GONZÁLEZ, M. J., “Regulación legal de la robótica y la inteligencia artificial: retos del futuro”, Revista Jurídica de la Universidad de León, nº 4, año 2017.

VÁZQUEZ BULLA, C., “La responsabilidad civil por productos defectuosos a la luz de la nueva Ley 3/2014: pasado, presente y futuro desde la perspectiva legal, doctrinal y jurisprudencial”, Revista de Derecho de la UNED, nº 14, año 2014

VIELMA MENDOZA, Y., “Una aproximación al estudio del daño moral extracontractual”.