

Primer accidente mortal de un coche conectado

Parte II: Responsabilidad de fabricantes y distribuidores

Ainara Rentería Tazo

Abogada Senior de Gómez-Acebo & Pombo

El 1 de Julio de 2016 se publicaba en prensa el primer accidente mortal producido por un fallo en el sistema de detección de objetos de un vehículo conectado, cuando el vehículo circulaba en modo *autopilot* por autopista. El sistema de detección de objetos falló y el vehículo chocó 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.

Según avanza la automatización y conectividad de los vehículos, uno de los aspectos legales que preocupan a fabricantes, distribuidores y concesionarios es la responsabilidad que podrían asumir en España en estos casos frente al conductor-propietario del vehículo conectado que falla y otros terceros afectados y las posibles acciones de repercusión que podrían tener, en su caso, frente a los fabricantes de los sistemas de conectividad incorporados a sus vehículos.

1. Régimen de responsabilidad aplicable.

- a) *Responsabilidad del fabricante, distribuidor o importador en la Unión Europea por producto defectuoso:*

La piedra angular que articula en derecho español la posible responsabilidad de fabricantes y distribuidores en casos como el referido es el régimen de responsabilidad por producto defectuoso, porque a diferencia de otras vías legales que existen en nuestro país para solicitar responsabilidad por daños, éste régimen hace que el demandante (la persona que ha sufrido el daño como consecuencia del defecto) no tenga que probar la “culpa” o “negligencia” del fabricante del producto defectuoso y por lo tanto, al tratarse de un régimen de responsabilidad objetiva del fabricante, es más fácil que se condene al fabricante a hacerse cargo de los daños que haya ocasionado el producto defectuoso que puso en el mercado.

En el caso comentado estarían legitimados para solicitar este tipo de responsabilidad objetiva del fabricante tanto los herederos del fallecido como el conductor del camión o cualquier tercero que haya sufrido daños, que únicamente tendrán que probar: (1) que existe un defecto en el producto —que en

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.

efecto el sistema de detección de personas falló durante la conducción—; (2) el daño; y (3) la relación de causalidad entre ambos (el fallo en el sistema de detección de objetos en el modo *autopilot* ocasionó la colisión).

Bajo este régimen se podrá reclamar responsabilidad al fabricante del vehículo (definido por la normativa como el fabricante del producto terminado o cualquiera de los elementos integrados en el mismo) y/o el distribuidor y/o el importador del vehículo en la Unión Europea. Establece la norma que todos ellos responderán de manera solidaria, esto es, los perjudicados podrán reclamar a cualquiera de ellos el total de la responsabilidad (normalmente al más solvente), sin perjuicio de que posteriormente el fabricante, distribuidor etc que hubiera tenido que hacer frente a la indemnización pueda repetir esta responsabilidad frente a los otros, en atención a quien fue responsable del fallo. Normalmente se repercutirá la responsabilidad contra el fabricante del sistema de conectividad que falló y que estaba integrado en el vehículo.

Puesto que se trata de un régimen de responsabilidad objetiva del fabricante, están limitadas en la ley las causas que permiten la exoneración de responsabilidad, siendo estas causas las siguientes, que deberá probar el fabricante: (1) la no puesta en circulación del producto, (2) dadas las circunstancias del caso concreto que se analice, presunción de que el defecto no existía en el momento en que se puso en circulación el producto; (3) que el producto no había sido fabricado para la venta o con finalidad económica; (4) que el defecto se debió a que el producto fue fabricado conforme a las normas imperativas existentes; y (5) que el estado de los conocimientos científicos y técnicos existentes en el momento de la puesta en circulación del producto no permitía apreciar la existencia del defecto. No parece, a priori, que las causas de exoneración señaladas fueran aplicables al caso concreto que estamos analizando.

No obstante, como el régimen de responsabilidad por productos defectuosos no cubre los daños producidos en el producto

defectuoso y además tiene ciertos límites de cobertura (la responsabilidad civil global del fabricante por muerte o lesiones causadas por productos defectuosos idénticos que presenten el mismo defecto tendrá como límite la cuantía de 63.106.270,96 Euros), normalmente se solicitará responsabilidad a fabricantes y distribuidores también en base a responsabilidad extracontractual y contractual.

b) *Responsabilidad extracontractual del fabricante o distribuidor por daños:*

En cuanto a los daños sufridos por el conductor del camión o los herederos de la víctima mortal que no queden cubiertos por el régimen de responsabilidad de producto defectuoso, estos podrían solicitar responsabilidad extracontractual por daños al fabricante o distribuidor del vehículo, en cuyo caso deberían probar también la culpa o negligencia del fabricante o distribuidor, en cuanto al fallo producido en el sistema de detección de personas/objetos instalado en el vehículo.

c) *Responsabilidad contractual frente al concesionario o taller:*

En determinados casos si hubiera incumplimiento de obligaciones asumidas, el conductor-propietario del vehículo (piénsese en sus herederos) también podría, en su caso, reclamar daños por responsabilidad contractual al vendedor del vehículo (concesionario) o taller, con base en sus respectivas relaciones contractuales — compraventa, en el caso del vendedor y prestación servicios en el caso del taller en el que se hubiera realizado la revisión del vehículo —. En estos casos se deberá probar la culpa o negligencia del concesionario o del taller reparador en el incumplimiento de las respectivas obligaciones que hubieran asumido frente al propietario del vehículo. En el caso que analizamos se deberá probar que hubo culpa o negligencia del concesionario porque no se aseguró de que el vehículo cumplía con las especificaciones del producto en relación con la función *autopilot* y en el caso del taller, en cuanto a su deber de revisión y reparación del vehículo.

d) *Acciones de repetición del conductor-propietario del vehículo o compañías aseguradoras frente al fabricante:*

Por otra parte, por un lado, los herederos del conductor-propietario del vehículo siniestrado, si hubieran tenido que pagar algún tipo de indemnización a los demás perjudicados en virtud del régimen de responsabilidad civil en la circulación, o, normalmente, las compañías aseguradoras que hubieran tenido que pagar indemnizaciones a otros perjudicados en nombre del conductor-propietario del vehículo con base en el seguro de responsabilidad civil obligatorio, podrían repercutir frente al fabricante, distribuidor, concesionario o taller (según los casos concretos) el pago que hubieran tenido que asumir.

e) *Normativa en materia de consumidores y usuarios:*

Además de lo anterior, la legislación española protege a los consumidores de la «falta de conformidad del producto». En este sentido, si las condiciones publicitadas de las características del vehículo influyeron de forma determinante en la decisión de comprar el vehículo por su propietario y se producen disfunciones o fallos del mismo en cuanto a las características que fueros determinantes para la compra, el propietario del vehículo podría reclamar al vendedor la reparación, sustitución, rebaja del precio o resolución del contrato.

En el supuesto que analizamos, los sistemas automáticos o conectividad del vehículo podrían en cierta medida ser determinantes para su compra por el conductor-propietario (de hecho, dichos sistemas estaban en uso en el momento del accidente), si bien este aspecto deberá ser debidamente acreditado. En estos casos podrían activarse los mecanismos que permiten a los herederos del conductor-propietario reclamar la reparación, sustitución, rebaja del precio o

resolución del contrato de compraventa del vehículo siniestrado y habría que analizar la razonabilidad de la reparación solicitada y los perjuicios que todo ello haya causado.

2. Actuaciones posibles de los fabricantes de automóviles frente a los comercializadores de los sistemas de conectividad integrados en sus vehículos.

Como se ha analizado, con el desarrollo de la conectividad y las funciones automatizadas de los vehículos, los fabricantes de automóviles y también los distribuidores y concesionarios podrían ver ampliada su exposición a reclamaciones de responsabilidad.

En este sentido, la Asociación de Fabricantes de Vehículos Europeos (ACEA), en su documento estratégico para la implantación de la conectividad en los vehículos «*ACEA Strategy Paper on Connectivity*» de 16 de Abril de 2016, subraya esta circunstancia y solicita que las aplicaciones de terceros que pudieran interactuar con los vehículos se desarrollen en colaboración con los fabricantes de automóviles para eliminar riesgos de seguridad, protección de datos y riesgos de responsabilidad por producto, que son los principales riesgos que para los fabricantes de automóviles se derivarán del uso de las nuevas tecnologías.

En cualquier caso, pese a todas las cautelas que en la actualidad están adoptando los fabricantes de vehículos, puesto que este tipo de fallos podrán ocurrir una vez que se comercialicen, el contenido de los contratos que los fabricantes de vehículos firmen con sus socios tecnológicos y en especial las cláusulas relativas a la responsabilidad que asumen unos frente a otros, serán un elemento de mucha relevancia legal puesto que sobre dicho contenido se deberán articular las acciones de repercusión de daños de los fabricantes de automóviles frente a los fabricantes de los sistemas tecnológicos incorporados al vehículo (si son terceros independientes del fabricante).