

26 de marzo de 2018 | 05:24



LEGALTODAY

POR Y PARA ABOGADOS

Blog ECIJA 2.0

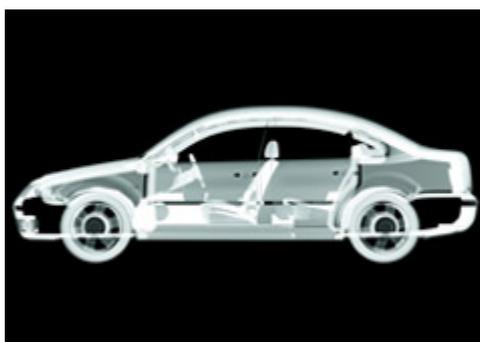
26 de Marzo de 2018

Beatriz Martinez

abogada de ECIJA

El desafío regulatorio de los vehículos autónomos sin conductor

El pasado domingo día 18 de marzo se produjo en Arizona (Estados Unidos) el primer atropello con una víctima mortal por un vehículo autónomo sin conductor, lo cual plantea dudas sobre qué cuestiones deberá abordar la normativa aplicable a estos vehículos en el futuro.



Pese a que la idea de la circulación generalizada de vehículos que se conduzcan por sí solos pueda parecer algo muy lejano, se trata de un producto que ya se está utilizando y que es necesario regular. Ante la escasez de normativa que existe en la actualidad sobre la materia, este suceso nos lleva inevitablemente a plantearnos cómo deberían regularse, entre otros, los requisitos aplicables a la fabricación y a la conducción de estos vehículos para minimizar el riesgo de accidentes, así como el régimen de responsabilidad en caso de que se llegase a producir un accidente.

el que un tercero sufriera un daño, como en el caso de Arizona, entraríamos en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual.

El principio general establecido en el ordenamiento español actual en materia de responsabilidad extracontractual es el de la obligación del causante de un daño de reparar los perjuicios causados a terceros por acciones u omisiones culposas o negligentes, incluyendo los causados por los bienes o personas que estén dentro de su ámbito de dominio (personas dependientes, animales, edificios, etc.). Por tanto, de la misma manera que, si se produce un daño por el desprendimiento de la teja de una casa, el responsable sería en primer lugar el propietario de la casa, si aplicásemos el marco normativo actual al supuesto de un accidente causado por un vehículo autónomo que fuese propiedad de un particular, el primer responsable del daño causado al tercero sería el propietario del vehículo.

No obstante, de acuerdo con el régimen establecido en el código civil, en caso de que el propietario no tuviese culpa del daño causado, este podrá repetir contra el responsable. Por ejemplo, en el caso del desprendimiento de la teja, si este se debió a un defecto de construcción, el propietario de la vivienda podrá repetir contra el arquitecto o empresa constructora que la construyó. De esta manera, la determinación del responsable último del daño causado por un vehículo autónomo dependerá de la regulación específica que se establezca sobre la materia.

A estos efectos, es necesario tener en cuenta que nuestra normativa de circulación actual está configurada en torno a la figura del conductor (persona física) como responsable del cumplimiento de dicha normativa. En el caso de los vehículos autónomos, que pueden circular sin necesidad de un conductor, se plantea qué requisitos serán aplicables a la circulación de dichos vehículos y cómo se articulará la responsabilidad de los intervinientes.

Una alternativa podría ser no renunciar a la figura del conductor como responsable, estableciendo la necesidad de que siempre haya una persona habilitada para conducir en el asiento del conductor, y que este sea el responsable "supletorio" de la conducción. Así se ha regulado en Estados Unidos, con el objeto de que, en caso de peligro, el vehículo lo notifique al conductor, quien deberá tomar el mando del vehículo en esos casos. Así, el conductor sería responsable del daño causado a un tercero en caso de desatender las notificaciones del vehículo, concurriendo así una suerte de *culpa in vigilando*.

Alternativamente, en el caso de los vehículos enteramente autónomos (imaginemos un vehículo sin pedales ni volante), podría optarse por prescindir totalmente a nivel legal de la figura del conductor como responsable, y trasladar esta responsabilidad al fabricante del vehículo, que sería el encargado de desarrollar un vehículo que, por sí solo, estuviese programado para respetar la normativa aplicable. En este supuesto, si el vehículo es enteramente autónomo, el conductor del vehículo no dispondría de ninguna facultad para decidir sobre la "conducta" del vehículo, por lo que todas las acciones u omisiones de este dependerían de la configuración de su programación y la derivación de responsabilidad al fabricante sería directa.

qué punto la normativa deberá fijar los criterios que gobernarán la "conducta" de los vehículos autónomos o si existirá cierta discrecionalidad por parte de los fabricantes a la hora de programar la "toma de decisiones" del vehículo.

Tengamos en cuenta que alguien (sea el legislador o el fabricante) deberá ser el responsable de determinar la programación que gobierne la "toma de decisiones" del vehículo autónomo. A estos efectos, será necesario determinar si los vehículos se programarán para que, con carácter preferencial, respeten la normativa de tráfico, o bien para que, ante todo, e incluso incurriendo en incumplimientos de la normativa de circulación, eviten cualquier accidente en el que se puedan ver involucradas personas. Asimismo, deberá establecerse un régimen que determine, ante la concurrencia de distintos riesgos, los criterios con base en los cuales un vehículo autónomo tomará la decisión de esquivar a un peatón, poniendo en riesgo a los ocupantes del vehículo, o bien de no esquivar al peatón porque al hacerlo colisionaría con otro vehículo, poniendo en riesgo a los ocupantes de ambos.

En este contexto, a la luz del suceso ocurrido en Arizona, vislumbramos la complejidad a la que se deberá enfrentar el legislador, quien deberá tener en cuenta cuestiones que abarcan desde la responsabilidad en caso de daños hasta decisiones de contenido moral o ético, a la hora de regular el régimen aplicable a los no ya tan lejanos vehículos autónomos sin conductor.



RECOMENDACIONES

COLABORADORES

BUSCADOR

BOLETINES

PUBLICA

CONTACTA

ACTUALIDAD

FIRMAS

PRÁCTICA JURÍDICA

GESTIÓN DEL DESPACHO

INFORMACIÓN JURÍDICA

OPINIÓN

BLOGS

 FACEBOOK

 TWITTER

 LINKEDIN

 RSS