

CÓMO AFECTARÁ LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA AL ASEGURAMIENTO DE VEHÍCULOS



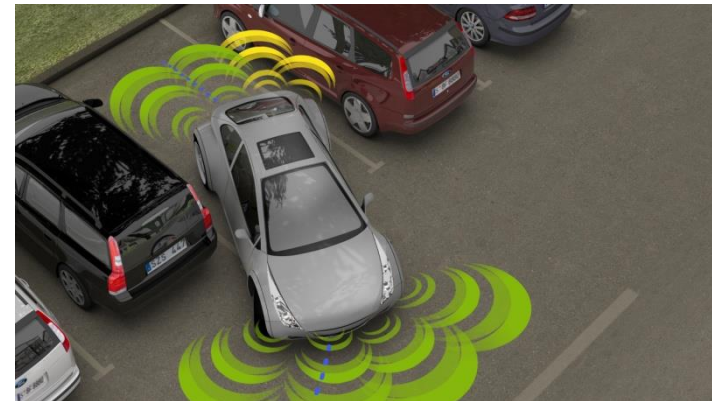
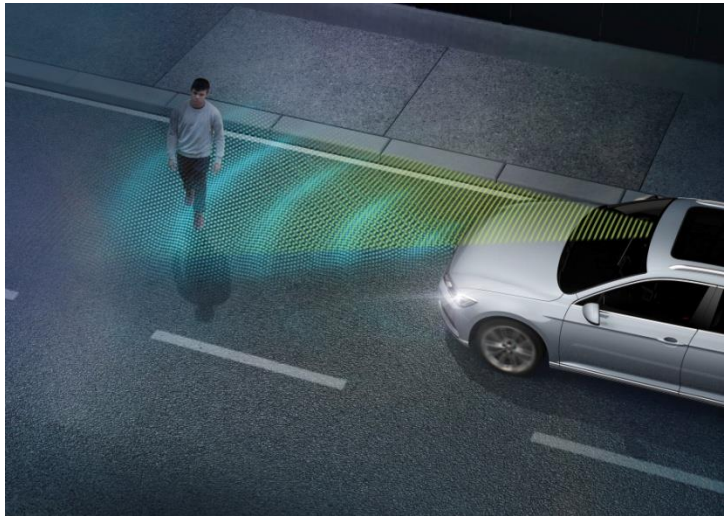
II Jornada de
**Tecnología
y Seguridad Vial**

www.centro-zaragoza.com

Madrid, 28 de febrero de 2017

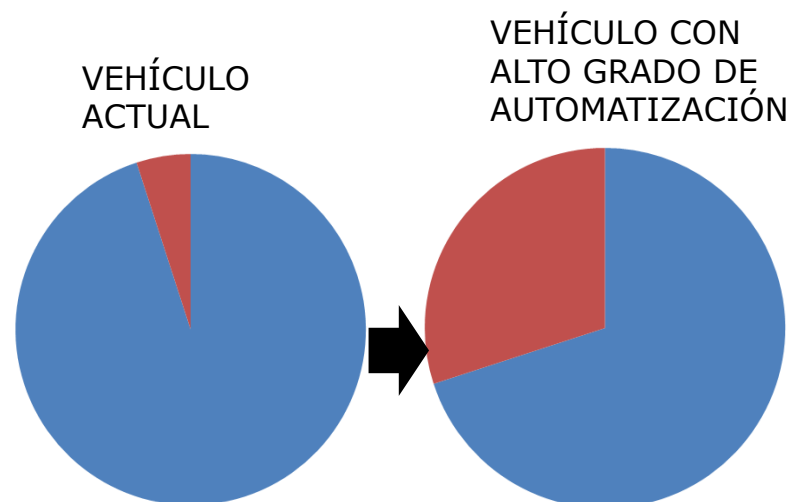
SITUACIÓN ACTUAL

El error humano es responsable del 90 % de los accidentes con víctimas (Fuente: DGT).



TRANSICIÓN ESPERADA DE ERROR HUMANO A FALLO POR CAUSAS TÉCNICAS

Si el vehículo se hace cargo, progresivamente, de la situación ...



Responsabilidad:

■ Conductor

■ Vehículo

La responsabilidad civil en vehículos autónomos no es algo totalmente nuevo.



Metro autónomo en Paris/Nuremberg/Londres
Piloto automático en aviación

La responsabilidad civil en vehículos autónomos no es algo totalmente nuevo.

Podemos ver cómo funciona el concepto de Responsabilidad Civil en un sector diferente: Sector ferroviario.

¿Quién es responsable?

- a) Operador del tren.
- b) Operador de las vías.
- c) Fabricante del tren.

¿Cambian las reglas del juego si el tren es autónomo?

¡El FOCO de cualquier
SOLUCIÓN debe estar en la
PROTECCIÓN de las
VÍCTIMAS!

¿De qué estamos hablando? Niveles de Automatización

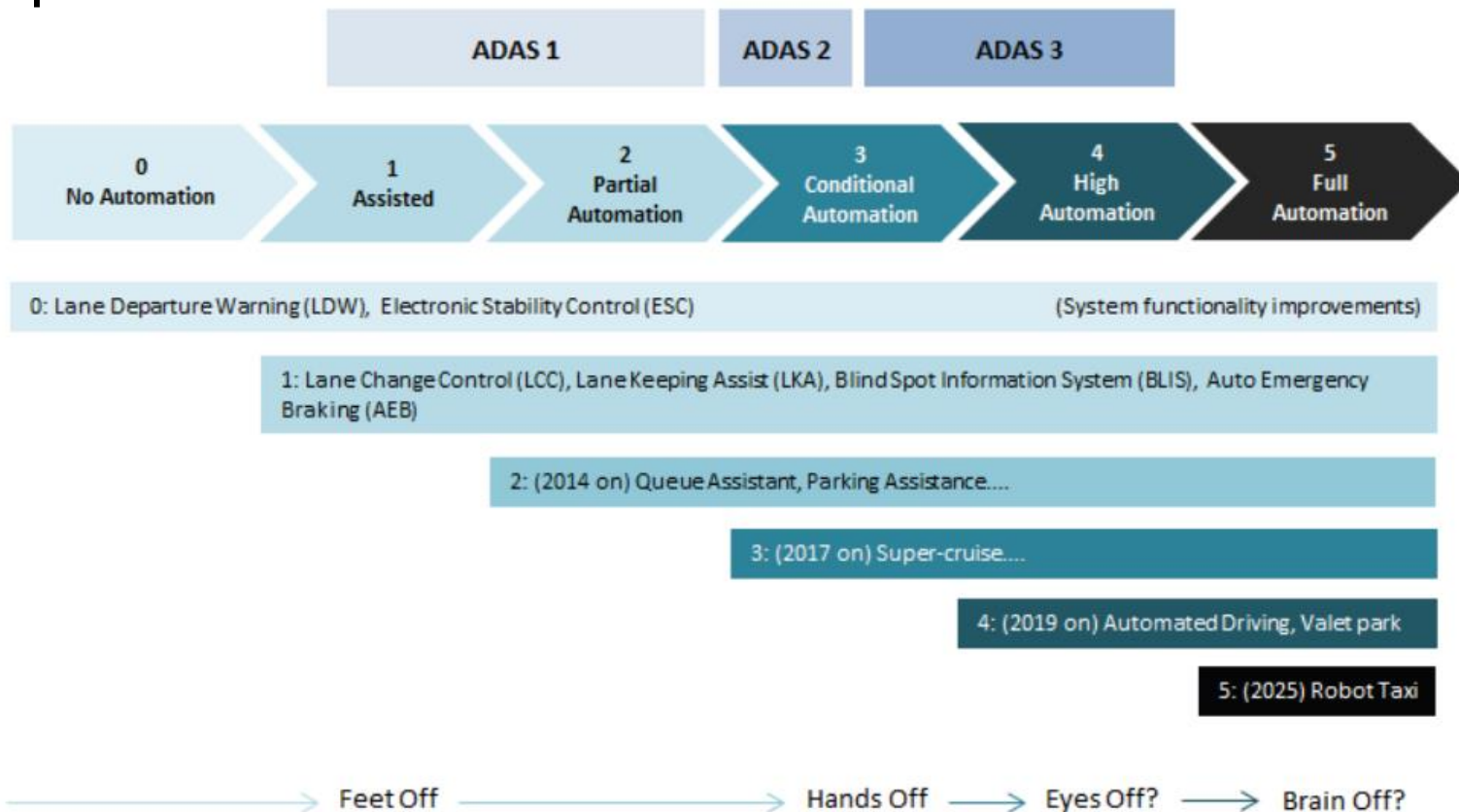


Imagen: Matthew Avery (2015). *The Future Connected and Autonomous Vehicle: Impact on Insurance*.

AUMENTO DE POSIBLES RESPONSABLES

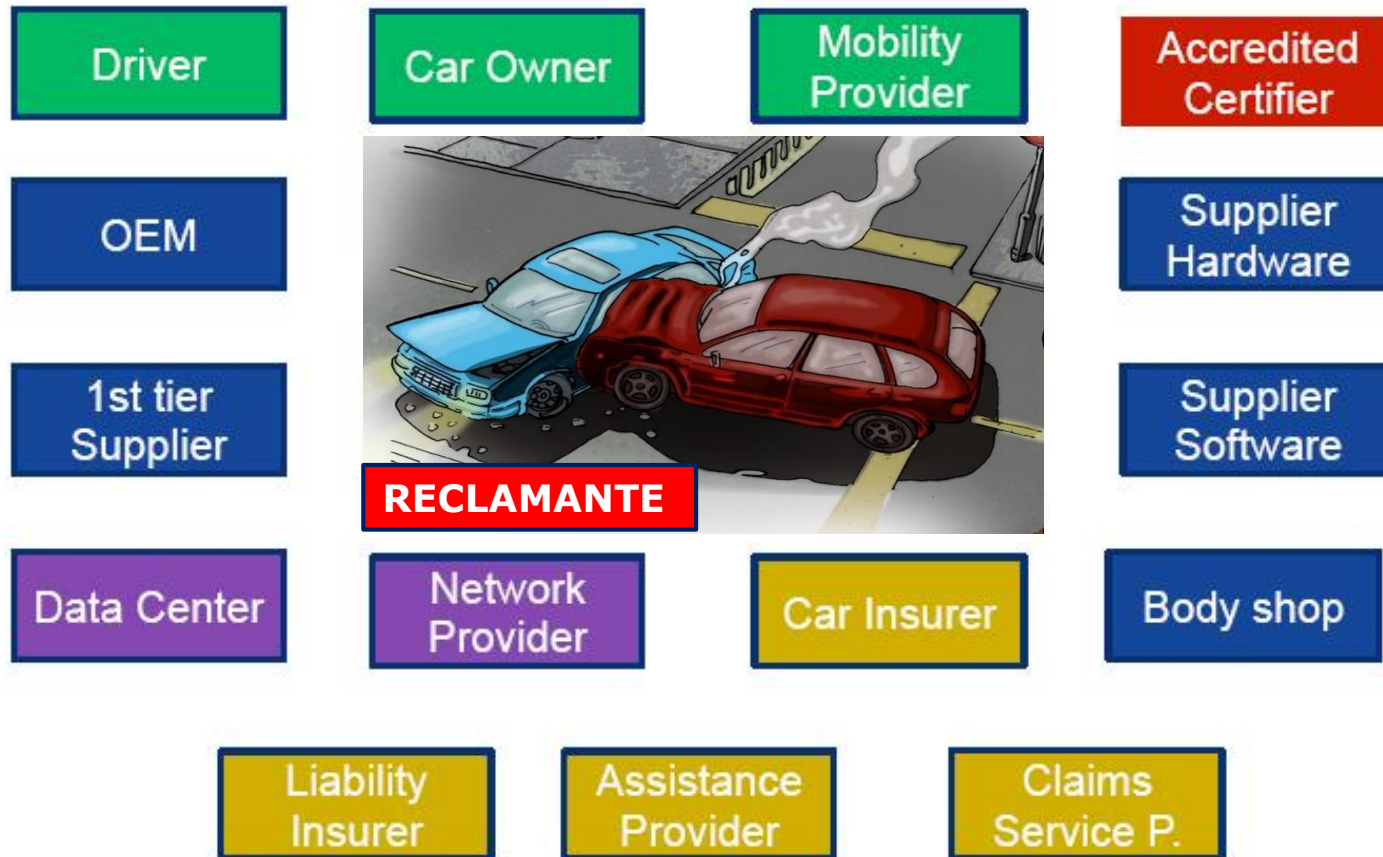


Imagen: Jürgen Weichert, 2016. *Assessing Liability Dynamics for Autonomous Technologies to Determine at Which Stage Personal Liability Turns Into Product Liability.*

“El fabricante de la tecnología autónoma debería ser responsable de la mayoría de los accidentes cuando el vehículo estuviera circulando en modo autónomo”.

Jeffrey K. Gurnes en su libro “***Sue my car, not me***”.

HACIA LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA



Volvo unveiled the IntelliSafe Auto Pilot interface in October 2015, which will allow drivers to switch in and out of autonomous mode. Courtesy of Volvo Car Group

AUTONOMOUS VEHICLES

Volvo CEO: We will accept all liability when our cars are in autonomous mode

Could Google Be Auto-Piloting Itself Into The Insurance Business?



Jim Gorzelany, CONTRIBUTOR

I write about how to maximize your automotive investment and more. [FULL BIO](#) ▾

Opinions expressed by Forbes Contributors are their own.

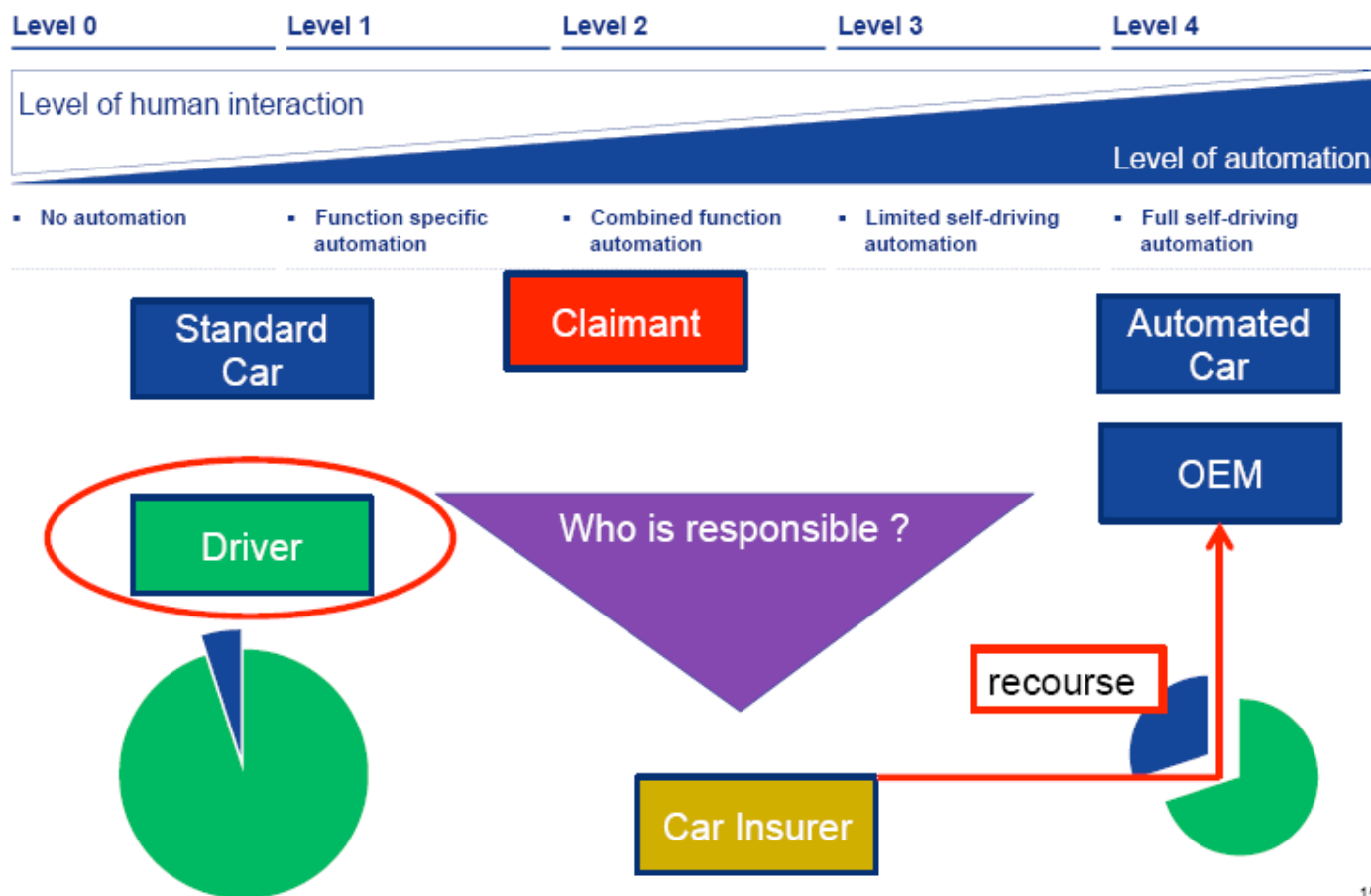


Limitaciones de la **responsabilidad de producto** en comparación con la protección actualmente existente a las víctimas de accidentes de tráfico.

- ✓ La responsabilidad de producto está pensada para los consumidores.
- ✓ El reclamante tiene que probar el fallo del producto .
- ✓ La víctima tiene que saber quién es exactamente el fabricante del sistema que ha fallado (no existen actualmente sistemas para su identificación).
- ✓ Pequeños proveedores de países extranjeros pueden ser los responsables.
- ✓ Un mecanismo de protección como un fondo de garantía para víctimas de vehículos no asegurados no existe en responsabilidad de producto.
- ✓ La aseguradora de cada vehículo es conocida a través del registro del vehículo, ¿pero qué sucede con la responsabilidad de los productos de los diferentes proveedores?

Desde la perspectiva del reclamante, una reclamación bajo el régimen de responsabilidad de producto sería muy compleja en comparación con el actual nivel de protección.

¿ES RESPONSABLE EL VEHÍCULO O EL CONDUCTOR?



15

Imagen: Jürgen Weichert, 2016. *Assessing Liability Dynamics for Autonomous Technologies to Determine at Which Stage Personal Liability Turns Into Product Liability.*

¿Con qué frecuencia las aseguradoras presentan hoy en día recursos contra los fabricantes?

¿Quién es el propietario de los datos grabados por el vehículo en un accidente?



En un futuro con vehículos autónomos ...

Debe asegurarse una adecuada protección para las víctimas.

- ✓ Un concepto claro de responsabilidad y la obligatoriedad del seguro puede proporcionar a las víctimas protección, también en caso de vehículos altamente autónomos, incluso si un fallo técnico se produce durante el accidente.
- ✓ El paso de la situación actual, con un cierto nivel de asistencia, a la conducción totalmente autónoma sólo es realista plantearlo mediante un salto "directo" cuando la tecnología sea totalmente fiable.
- ✓ Necesita aclararse de quién es la propiedad de los datos que el vehículo graba del accidente y cómo pueden ser estos accesibles para el esclarecimiento de responsabilidades.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

El contenido de esta presentación ha sido elaborado con la única intención de ofrecer una información de carácter general.

Aunque se ha tratado de evitar cualquier error o inexactitud no se ofrece ninguna garantía sobre la precisión de la información, ya que presenta únicamente la opinión del ponente, sin representar a ningún sector ni asociación.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

Juan Luis de Miguel Miranda
Subdirector de **CENTRO ZARAGOZA**
jl.demiguel@centro-zaragoza.com