



Universidad de Valladolid

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Trabajo de Fin de Grado

Grado en Finanzas, Banca y Seguros

Cuestiones controvertidas del Seguro de Responsabilidad Civil

Presentado por:

Alice Rodrigues Cue

Tutelado por:

María Jesús Peñas Moyano

Valladolid, 9 de junio de 2020

RESUMEN

En el presente Trabajo de Fin de Grado se va a tratar de realizar un análisis de la figura del Seguro de Responsabilidad Civil, considerado actualmente como uno de los seguros más importantes y extendidos en la práctica. En este ámbito tan amplio, se van a ver aspectos claves como puede ser su concepto, la evolución desde su origen hasta el momento actual, cómo está regulado y otros aspectos interesantes a tratar.

Por otra parte, se estudia una cuestión bastante relevante, que, hoy en día, sigue dando lugar a confusión, como son las llamadas cláusulas claims made. Para terminar, debido al gran desarrollo que está sufriendo nuestra sociedad, en particular, en el ámbito tecnológico, se verá cómo afecta el Seguro de Responsabilidad civil a esta digitalización y a los vehículos autónomos, nuevo tipo de vehículo que va a causar una auténtica revolución.

PALABRAS CLAVES

Seguro de responsabilidad civil, cláusulas limitativas, insurtech, vehículo autónomo.

ABSTRACT

In the final project an analysis of the figure of Liability Insurance, currently considered as one of the most important and widespread insurance in practice, will be attempted. In such a wide field, we will see key aspects such as its concept, the evolution from its origin to the present time, how it is regulated and other interesting aspects to be dealt with.

On the other hand, a quite relevant issue is studied, which, nowadays, still gives rise to confusion, such as the so-called claims made clauses. Finally, due to the great development that our society is undergoing, particularly in the field of technology, we will see how civil liability insurance affects this digitalisation and the autonomous cars, a new type of vehicle that will cause a real revolution.

KEY WORDS

Civil liability insurance, limiting clauses, insurtech, autonomous vehicle.

CÓDIGOS DE CLASIFICACIÓN JEL

JEL: G22 Seguros; Compañía de seguros

JEL: O33 Cambio tecnológico: opciones y consecuencias; Difusión.

JEL: K20 Generalidades

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
2. METODOLOGÍA	3
3. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.....	4
3.1. Concepto	4
3.2. Origen y evolución histórica del SRC.....	5
3.2.1. Primeras manifestaciones en Francia y Alemania	5
3.2.2. Evolución posterior	6
3.3. SRC en la actualidad	7
3.3.1. Regulación legal	7
3.3.2. Clasificación.....	7
3.3.3. Elementos.....	8
3.3.3.1. Elementos personales	8
3.3.3.2. Elementos materiales	9
3.4. Aspectos fundamentales del régimen del SRC.....	10
3.4.1. Deber del asegurado	10
3.4.2. Posición jurídica del tercer perjudicado.	12
3.4.3. La dirección jurídica	12
4. CLÁUSULAS CLAIMS MADE	13
4.1. Concepto y régimen jurídico	13
4.2. La delimitación del riesgo en el SRC.	15
4.2.1. Delimitación temporal del riesgo.....	16
4.3. La controvertida distinción entre cláusulas delimitadoras y limitativas. .	16
4.3.1. Cláusulas delimitadoras del riesgo	17
4.3.2. Cláusulas limitativas de los derechos del asegurado.....	17
4.3.3. Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo [1. ^a] 29 enero 2019.....	18
4.3.3.1. Introducción	18

4.3.3.2. Antecedentes de hecho	19
4.3.3.3. Argumentación jurídica	20
4.4. Modalidades de cláusulas claims made.....	20
4.4.1. Cláusulas de cobertura retroactiva.	21
4.4.2. Cláusulas de cobertura posterior	22
4.4.3. ¿Las cláusulas posteriores dependen de las cláusulas retroactivas?	22
5. LA DIGITALIZACIÓN Y LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS	23
5.1. El auge de las nuevas tecnologías en la industria aseguradora	23
5.2. Insurtech	24
5.2.1. Concepto	24
5.2.2. Retos y beneficios.....	25
5.3. La economía colaborativa.....	26
5.3.1. Concepto	27
5.3.2. El papel del SRC ante esta nueva revolución.....	27
5.3.2.1. El SRC en Airbnb.....	28
5.3.2.2. El SRC en BlaBlaCar	28
5.4. Seguros de ciber riesgo	29
5.4.1. La amenaza de los riesgos cibernéticos	29
5.4.2. El contrato de seguro de riesgos tecnológicos	30
5.4.2.1. Coberturas	30
5.4.2.2. Exclusiones.....	31
6. LOS VEHÍCULOS AUTÓNOMOS	32
6.1. Concepto	32
6.1.1. Clasificación del nivel de automatismo	32
6.2. Marco jurídico aplicable	34
6.2.1. La Convención de Viena.....	34
6.2.2. Derecho comparado	35
6.2.3. Regulación en el Derecho Español.....	36
6.3. Ventajas e inconvenientes del vehículo autónomo en el mercado	36

6.4. El fin de la responsabilidad civil tal y como la conocemos.....	38
6.4.1. Situación actual de la responsabilidad civil por accidente de tráfico	38
6.4.2. La responsabilidad del fabricante	39
6.4.3. Efectos del cambio del sujeto responsable en materia de seguros .	40
7. CONCLUSIONES	42
8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICA	44

1. INTRODUCCIÓN

El trabajo que se presenta a continuación se ha realizado para concluir el Grado de Finanzas, Banca y Seguros de la Universidad de Valladolid.

El creciente progreso tecnológico e industrial que representa actualmente a la sociedad ha ayudado a su desarrollo, pero también ha determinado un notable aumento en la cuantía de accidentes de todo tipo y, por lo tanto, el aumento de daños que se pueden provocar a terceras personas.

Por otra parte, debido al mismo fenómeno, es un hecho real que los efectos dañinos de un accidente sean más graves actualmente que en épocas pasadas. En ese aspecto, frecuentemente la gravedad del daño es disconforme a la causa que lo provocó. Dicho esto, los resultados de la responsabilidad civil pueden perjudicar notablemente a las economías individuales y en general al desarrollo económico.

De no ser posible desplazar esa carga a un tercero que pueda soportarla, el desarrollo social-económico se vería muy afectado. El SRC exactamente va a ofrecer esa posibilidad, lo que hace que este seguro haya pasado de ser estudiado en sus inicios como ilícito a convertirse en una de las instituciones más imprescindibles, hasta tal punto de que en ciertos casos se ha exigido su obligatoriedad.

El trabajo se divide en dos grandes bloques. El primer bloque se va a centrar en el profundo examen de la figura del SRC, dónde se comenzará haciendo referencia a la evolución de éste, tema de gran relevancia para el estudio de esta modalidad ya que el dato de que este seguro haya sufrido la transformación de ser un seguro meramente reparador del daño del asegurado, a ser un seguro que impida que tal daño llegue a perjudicar el patrimonio de este, es exactamente la clave a los problemas que el estudio de este seguro va a plantear.

Siguiendo con este apartado abordará también aspectos tales como el concepto, su regulación legal, las diferentes clasificaciones con respecto al concepto que

recoge la Ley 50/1989, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (LCS), así como los diferentes elementos que intervienen.

Para concluir este bloque, se tratarán diferentes cuestiones que la caracterización de dicho seguro nos va a ir planteando, cuestiones tales como el deber del asegurado, la posición del tercer perjudicado, la dirección jurídica y el análisis profundo de las cláusulas claims made que hoy en día siguen dando lugar a bastante confusión.

En la segunda parte del trabajo, se verá como este seguro hará frente a la introducción de las nuevas tecnologías y de la digitalización, ya que van creciendo a pasos agigantados en nuestra sociedad. Se hará hincapié en las insurtech, término que como se podrá ver es de gran importancia para el desarrollo de las compañías aseguradoras ante tal revolución, se continuará con las plataformas colaborativas dónde cada vez van teniendo mayor repercusión en nuestra sociedad y como toda cuestión, a los riesgos que se va a tener que enfrentar este seguro como consecuencia de esta enorme evolución de la digitalización, como serán los riesgos cibernéticos.

Se finalizará este bloque analizando los vehículos autónomos, dónde se tratará diferentes aspectos, como la inclusión de estos vehículos a la sociedad van a producir una revolución en cuanto a la responsabilidad del conductor, la importancia de la figura del fabricante y otras cuestiones que se verán más adelante.

Como punto final a este trabajo, basándonos en todo lo anterior, se establecerán una serie de conclusiones.

2. METODOLOGÍA

Este trabajo se ha realizado basándome en la información disponible en la actualidad. He obtenido información localizada en el régimen jurídico de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Además, he utilizado la recopilación de información de ciertos artículos doctrinales, monografías, revistas de derecho mercantil y diferentes libros escritos por especialistas en esta materia.

La metodología que he llevado a cabo ha sido la búsqueda de información de diferentes fuentes, analizando los materiales más relevantes para su posterior explicación en este trabajo desde un punto de vista teórico.

También ha sido de gran ayuda las clases impartidas en el grado de Finanzas, Banca y Seguros en la Universidad de Valladolid como “Fundamentos del Seguro” o “Derecho del Seguro, Banca y Bolsa” que han contribuido a mi interés hacia este tema de los seguros y facilitando mi trabajo de investigación.

3. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

3.1. Concepto

En primer lugar, antes de comenzar a analizar el Seguro de Responsabilidad Civil (en adelante SRC), es interesante hacer referencia al concepto de este seguro.

La Ley del Contrato de Seguro (en adelante LCS), basándose en otros ordenamientos,¹ ofreció una definición descriptiva del SRC y dio como resultado el concepto recogido en el art. 73 de la LCS.²

Explicado de forma más sencilla y concisa, es el seguro por el cual el asegurador está obligado a cubrir, siempre dentro de unos límites establecidos tanto por la Ley como por el contrato, el riesgo por el cual el patrimonio del asegurado quede gravado como consecuencia del nacimiento de una obligación de indemnizar derivada de su responsabilidad civil³.

Como punto final a este apartado y para entender mejor la última definición, se va a entender por responsabilidad civil, la obligación legal que va a recaer sobre

¹ Art. 149 de la Ley alemana, art 1917 del Código Civil italiano, art 120 de la Ley austriaca o el art 109 de la Ley argentina.

² Art. 73 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

“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. Serán admisibles, como límites establecidos en el contrato, aquellas cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados ajustadas al artículo 3 de la presente Ley que circunscriban la cobertura de la aseguradora a los supuestos en que la reclamación del perjudicado haya tenido lugar dentro de un período de tiempo, no inferior a un año, desde la terminación de la última de las prórrogas del contrato o, en su defecto, de su período de duración. Asimismo, y con el mismo carácter de cláusulas limitativas conforme a dicho artículo 3 serán admisibles, como límites establecidos en el contrato, aquellas que circunscriban la cobertura del asegurador a los supuestos en que la reclamación del perjudicado tenga lugar durante el período de vigencia de la póliza siempre que, en este caso, tal cobertura se extienda a los supuestos en los que el nacimiento de la obligación de indemnizar a cargo del asegurado haya podido tener lugar con anterioridad, al menos, de un año desde el comienzo de efectos del contrato, y ello aunque dicho contrato sea prorrogado.”

³ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. *Ley de contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre, y a sus modificaciones.* (2010) Ed: Aranzadi p.1127

toda persona causante, de reparar o indemnizar cualquier tipo de daño, menoscabo o perjuicio que haya causado a otra persona.

3.2. Origen y evolución histórica del SRC

Por lo general, se asocia el SRC a uno de los seguros más recientes teniendo en cuanto su origen y, efectivamente, se está en lo correcto ya que se considera este seguro como un ramo independiente en el sector de la actividad aseguradora actualmente.

Pero se debe de tener en cuenta, y no dejar de lado, que las primeras afirmaciones sobre un seguro de este tipo se van a poner de manifiesto con el seguro marítimo, donde se encuentra su precedente⁴. En éste, se obligaba al asegurador a cubrir tanto los daños ocasionados por la nave y las mercancías aseguradas, como los daños sufridos a otra nave a causa de abordaje, siempre y cuando tal daño fuese por culpa de sus dependientes o por fuerza mayor y no por culpa del propio asegurado.

3.2.1. Primeras manifestaciones en Francia y Alemania

Ya en el entorno del seguro terrestre, la primera aparición del SRC va a ser en Francia donde, al igual que el seguro marítimo, también tiene un carácter complementario y, en este caso, como objeto de cláusula del seguro de incendios. Esta póliza de seguro de incendios cubría tanto el propio riesgo de incendio, como el llamado riesgo locativo y lo referente a las reclamaciones producidas por los vecinos como consecuencia de la comunicación del incendio.

Con el paso del tiempo, más concretamente, a partir del 1825, aparecerá en Francia el seguro correspondiente a la responsabilidad procedente de los accidentes provocados por caballos y coches. No será hasta 1890 cuando Alemania comience a explotar este seguro.

Más tarde, el SRC se vinculará al seguro de accidentes laborales. Debido al desarrollo de la sociedad y el aumento de la utilización de la maquinaria en la

⁴ Calzada Conde, M.A. *El seguro voluntario de responsabilidad civil*. (1983) Ed: Montecorvo, S.A. p. 23

industria, se creó la necesidad de asegurar a las víctimas de cualquier accidente de trabajo con una indemnización justa.

Debido a esta evolución en el sector de la industria, la solución que tomaron tanto Francia como Alemania fueron caminos distintos, pero las dos realizaron una gran evolución en el ramo del SRC.

Por una parte, Francia en el 1861 desarrollará el llamado seguro colectivo combinado, seguro por el cual el empresario combinaba dos tipos de seguros: el SRC donde cubrirá todos los daños que puedan ocasionar sus obreros y fuera responsable, y un seguro colectivo de accidentes a favor de sus obreros, donde se garantizaba una determinada suma fija. Como se puede apreciar, el SRC era un seguro complementario al de accidentes. No será hasta la Ley de 9 de abril de 1898 cuando el SRC, como norma general, sea un seguro independiente ⁵.

Por otra parte, en Alemania el SRC se presentará más tarde que en Francia, pero desde un principio se le considerará como un seguro independiente. El problema propuesto sobre la protección de los trabajadores con respecto a los accidentes laborales se estudiará con la Ley de 6 de julio de 1884, donde el empresario deberá tener un seguro obligatorio de accidentes a favor de sus obreros. A partir de ese momento, este seguro abarcó además de lo anteriormente explicado, otro tipo de supuestos como, por ejemplo, toda responsabilidad del ejercicio de cualquier clase de profesión.

3.2.2. Evolución posterior

Este seguro, con el paso del tiempo y a pesar de su larga historia, sufrirá un grandioso desarrollo destacando su máximo auge a partir del siglo XX, donde ha jugado un papel importante la evolución del Derecho de la responsabilidad civil y el propio legislador ha impulsado la instauración del SRC como un seguro obligatorio.

Como última parte de la evolución de este seguro, se puede hacer referencia a su propia desaparición del seguro de accidentes con el que nació vinculado. Por

⁵ Calzada Conde, M.A (1983) p. 27

lo demás, la evolución de este seguro variará dependiendo del tipo de modalidad específica de que se trate. Algunas de estas modalidades serán tratadas más adelante.

3.3. SRC en la actualidad

3.3.1. Regulación legal

Actualmente, el SRC se encuentra regulado en los arts. 73 a 76 de la LCS.

Estos cuatro arts. a los que se limita el régimen del SRC, donde se recogen los aspectos esenciales, se encontraban ya recogidos en el Anteproyecto de 1970, aunque sufrieron alguna ligera alteración.

Tanto el art. 73, que trata sobre el concepto del SRC, como el art. 75, que hacía referencia a los seguros obligatorios, son una transcripción literal de los Anteproyectos de 1969 y 1970.⁶

Por otra parte, el art. 74, que estudia los gastos de defensa, y el art 76, la acción directa, también provienen de estos Anteproyectos, pero sufrieron grandes modificaciones a la hora de redacción.

3.3.2. Clasificación

La LCS, en sentido estricto, ha incluido al SRC como un seguro de daños. Más concretamente, lo ha introducido dentro del Título II, que hace referencia a los seguros de daños.

Su idea principal, es que el riesgo cubierto va a dar lugar al nacimiento de la deuda que gravará el patrimonio del asegurado. Desde el mismo instante en que nace la deuda, su pasivo se va a incrementar y, por lo tanto, disminuirá el valor del patrimonio neto del asegurado.⁷

Según la obligatoriedad de asegurarse o no asegurarse, se va a clasificar el SRC en:

⁶ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. (2010) p.1119

⁷ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. (2010) p.1127

- Seguros obligatorios en sentido estricto:

Están obligados por la Ley a asegurarse, y dentro de ésta, se van a regular todas las condiciones del seguro, como por ejemplo las coberturas, posibles franquicias, límites de indemnización, etc.

Como son el caso de los seguros obligatorios de automóvil, seguro obligatorio de cazador o el seguro obligatorio de los corredores de seguros.

- Seguros de suscripción obligatoria:

Se deberá asegurar la responsabilidad civil de ciertas actividades que el Gobierno considera como peligrosas. El contenido del contrato se fijará a voluntad de las partes.⁸

- Seguros voluntarios:

Tanto las condiciones generales, como la suscripción del seguro, van a ser estrictamente voluntarias, respondiendo a la voluntad de las partes.

3.3.3. Elementos

Un contrato de SRC, se va a encontrar tanto con elementos personales, como con elementos materiales, éstos son los siguientes:

3.3.3.1. Elementos personales

- Asegurador:

Va a ser la compañía de seguros. La cual, va a asumir toda consecuencia dañosa producida por la ejecución de un evento cuyo riesgo es objeto de cobertura.

⁸ El art. 75 de la Ley de Contrato de Seguro, se refería a este tipo de seguros diciendo: “Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil para el ejercicio de aquellas actividades que por el Gobierno se determinen. La administración no autorizará el ejercicio de tales actividades sin que previamente se acredite por el interesado la existencia del seguro. La falta de seguro en los casos en que sea obligatorio, será sancionada administrativamente”.

Este art. fue derogado por la disposición derogatoria de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de entidades aseguradoras (LOSSEAR).

A partir del 1 de enero de 2016, las cuestiones relativas a la obligatoriedad de ciertos seguros son reguladas por la Disposición adicional segunda de la LOSSEAR.

El 18 de diciembre de 2015 la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones publicó una Resolución por la que se concreta el contenido del Registro de seguros obligatorios, el procedimiento y las especificaciones de la información a remitir a dicha Dirección General. Este Registro de seguros obligatorios se desarrollará reglamentariamente y será gestionado por el Consorcio de Compensación de Seguros.

- Tomador:

Aquella persona que celebra con una entidad aseguradora un contrato de seguro, y está obligado al pago de la prima. Suele coincidir con el asegurado.

- Asegurado:

Persona cuyo interés va a tratar de proteger el seguro, bien sea sobre su persona, sus derechos o sus bienes. Es decir, va a mantener una relación de carácter jurídico-económica con el riesgo asegurable.

El asegurado, va a poder ser tanto una persona física, como jurídica.

- Tercer perjudicado:

El art. 73, aparte de requerir que se esté ante una deuda indemnizatoria de unos daños y perjuicios, también va a exigir que el acreedor de la prestación, debe ser un “tercero”. Este tercero, debe ser quien haya sufrido tales daños y perjuicios como consecuencia del hecho previsto en el contrato de seguro⁹.

Como se verá más adelante, el tercer perjudicado tendrá derecho a reclamar su indemnización a través de la acción directa.

3.3.3.2. *Elementos materiales*

- Prima:

Es la aportación económica que el contratante realiza a la entidad aseguradora, como contraprestación a la cobertura del riesgo.

- Riesgo asegurado:

Es la posible ocurrencia de un siniestro o situación, que sucede al azar provocando la necesidad económica o de reparar el patrimonio del asegurado afectado.

Todo riesgo para que sea asegurable va a tener que ser incierto o aleatorio, posible, concreto, lícito, fortuito y de contenido económico.

⁹ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. (2010) p.1132

Por otra parte, existen diferentes clases de riesgos centrándonos en el riesgo patrimonial, ya que el riesgo de responsabilidad civil es un ejemplo específico de éste.

El riesgo patrimonial, va a ser aquel riesgo que conlleva a una disminución o pérdida parcial o total del patrimonio del asegurado como resultado de un evento que pueda afectarle.

- Interés asegurable:

Es la relación que existe entre el asegurado y todo su patrimonio ya que según el art.1911 del Código Civil¹⁰, todo el patrimonio del asegurado queda a expensas de la realización de sus obligaciones frente al tercer perjudicado, es decir, las de indemnizar.

Por otra parte, el art.1083 del Código del Comercio respecto al interés asegurable nos va a formular lo siguiente: *“Tiene interés asegurable toda persona cuyo patrimonio pueda resultar afectado, directa o indirectamente, por la realización del riesgo. Es asegurable todo interés que, además de lícito, sea susceptible de estimación en dinero”*.

Conforme a lo anterior, el interés asegurable aparte de hacer alusión a un daño de carácter patrimonial, deberá ser lícito y estimable en dinero. Con lo cual, toda persona que no cuente con un patrimonio será imposible de asegurar.

3.4. Aspectos fundamentales del régimen del SRC

3.4.1. Deber del asegurado

Igual que sucede en los demás seguros de daños, en el momento que se crea un contrato de responsabilidad civil, al asegurado le van a nacer dos tipos de obligaciones.

Por un lado, y como ya se ha comentado anteriormente, le va a surgir la obligación de pagar la prima establecida.

¹⁰ Art. 1911 del Código Civil:

“Del cumplimiento de las obligaciones responde el deudor con todos sus bienes, presentes y futuros”

Y, por otro lado, el deber de comunicar la realización del hecho dañosos del que pueda derivar la responsabilidad civil del asegurado y de informar sobre sus circunstancias y consecuencias. Esta obligación, le va a nacer al asegurador y deberá de cumplir en el momento y con posterioridad a la ejecución del hecho dañosos, o bien, por la reclamación del tercero perjudicado.

El asegurado tendrá un plazo límite de 7 días para comunicar tal siniestro al asegurador, a no ser que en la póliza quede establecido un mayor plazo, contando desde el momento que el asegurado tenga conocimiento del tal hecho.¹¹

Los actos del asegurador no podrán realizarse sin una buena conducta del asegurado.

Puede ocurrir el caso de que el asegurado tenga desconocimiento de la existencia del hecho. En este caso, y según el art. 16, la obligación de comunicar tal siniestro al asegurador no va a nacer hasta que se conozca.

En caso del incumplimiento de esta norma¹², el asegurador tendrá derecho a reclamar todos los daños y perjuicios ocasionados por la carencia de tal declaración, cosa que no se llevará a cabo, si el asegurador mediante pruebas afirma que el asegurado tuvo conocimiento del tal hecho (art. 16, 1º y 2º).¹³

¹¹ Calzada Conde, M.A (1983) p. 350

¹² Toda póliza de RC precedente a la LCS, contaba con una cláusula en la cual tal incumplimiento, no incurría en sanción.

¹³ Ejemplo práctico: Pedro va conduciendo su vehículo, cuando de repente colisiona con otro causándole daños materiales, entendiéndose por éstos, aquellos que solo afecten al vehículo y los objetos transportados durante tal accidente, como todo Seguro de Automóvil, tiene obligatoria la garantía de RC.

Después de cumplimentar un parte amistoso de accidentes, Pedro deberá comunicar en un plazo de siete días tal siniestro a su aseguradora, aparte de entregar una copia firmada de la ficha de accidentes, para poder comenzar el peritaje, las respectivas reparaciones e indemnizaciones. Mientras todo esto se soluciona, Pedro deberá estar al tanto de dicho problema y no mantenerse con una actitud activa.

En caso de ser culpable de tal siniestro, la aseguradora de Pedro será la encargada de pagar todos los gastos ocasionados al tercero perjudicado, ya sean materiales como personales.

En el caso de que Pedro no hubiese informado de tal siniestro en el plazo establecido y no hubiese tenido una buena conducta, su entidad aseguradora no le habría cubierto, y además dicha aseguradora tendría derecho a reclamarle todos los daños ocasionados por la carencia de tal declaración.

3.4.2. Posición jurídica del tercer perjudicado.

En el art. 76 de la LCS, se va a obtener una divulgación generalizada del propio derecho del tercer perjudicado de cara al asegurado, la llamada acción directa.

Como bien señala este art. *“El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero...”* Es decir, el tercer perjudicado o sus herederos, van a poder reclamar directamente al asegurador sin pasar por el asegurado.¹⁴

En este apartado se va a encontrar, entre otros, con el problema del plazo de prescripción de la acción directa del perjudicado frente al asegurador. Antes de continuar se ha de aclarar que el plazo de prescripción es aquel plazo que va a acotar el periodo de tiempo en el que vamos a poder llevar a cabo cierta actuación, una vez transcurrido este, ya no será posible.

De forma que, si se encuentra ante una responsabilidad extracontractual, el plazo de prescripción será de un año. Pero si se halla ante una responsabilidad contractual, será el plazo que corresponda en el Código Civil o de Comercio, en caso de no estar señalado en éstos, se aplicará un plazo de 15 años como, viene recogido en el art.1964 del Código Civil.¹⁵

3.4.3. La dirección jurídica

El art.74 de la LCS declara que, el asegurador aceptará la dirección jurídica respecto a la reclamación del perjudicado, y correrá por su cuenta todos los gastos de defensa que se originen, salvo que las partes pacten lo contrario. El asegurador, como ya se ha explicado anteriormente, tendrá que colaborar en todo lo necesario respecto a la dirección jurídica asumida por su asegurador.

¹⁴ Ejemplo práctico: Al vecino de abajo se le quema la cocina, ocasionando graves desperfectos en tu hogar. Tienes la opción de reclamar a tu vecino y que éste se ponga en contacto con su aseguradora, pero como acabamos de explicar, podrás reclamar dichos desperfectos a su aseguradora sin pasar por tu vecino.

¹⁵ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. (2010) p.1152

En caso de que el sujeto que reclame también esté asegurado con el mismo asegurador, o pueda existir algún otro tipo de conflicto de intereses, éste notificará de inmediato al asegurado dichas circunstancias.

En este caso, el asegurado tiene derecho a mantenerse con la misma dirección jurídica o, por lo contrario, encargar a otra persona su propia defensa. En esta cuestión, el asegurador está obligado a pagar los gastos de la dirección jurídica del asegurado, hasta la cantidad fijada en la póliza.¹⁶

4. CLÁUSULAS CLAIMS MADE

4.1. Concepto y régimen jurídico

Actualmente, en varios supuestos dónde se reclaman indemnizaciones por responsabilidad civil, pasa un largo tiempo desde el hecho causante de esta responsabilidad, hasta su comunicación y finalizando con su pertinente reclamación. Se puede pensar, por ejemplo, en los sucesos de negligencia de diferentes profesiones (directivos de sociedades, administradores, abogados, médicos, etc...), dónde se puede observar que en ocasiones transcurre un año o incluso más entre el acto causante y la reclamación.

Frente a este problema, los SRC han introducido las llamadas cláusulas “claims made”.

Estas cláusulas pertenecientes a los SRC, como bien se ha comentado anteriormente, se van a encargar de regular el ámbito temporal del seguro y destacan por atender en el momento en el que el perjudicado realiza la reclamación, para resolver el ámbito de cobertura temporal de dicha póliza.

La aceptación de dichas cláusulas por los Tribunales españoles no fue del todo tranquila, como se puede comprobar con las sentencias del Tribunal Supremo de 20 de marzo de 1991 y de 23 de abril de 1992, referidas ambas a supuestos de SRC profesional abarcando el ámbito de la medicina. La responsabilidad de la aseguradora de estas pólizas se limitaba a todo siniestro ocurrido durante la vigencia de la póliza. El Tribunal Supremo valoró estas cláusulas como lesivas

¹⁶ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. (2010) p.1187

para el asegurado al descartar de las coberturas todo daño causado en fechas cercanas a la terminación de la póliza, ya que el asegurado no podría comunicar a la aseguradora dicho siniestro por no haber sido exteriorizado aún.

Actualmente, estas cláusulas van a constituir un régimen temporal diferente al general, y van a estar reguladas en el 2º apartado del art. 73 de la LCS¹⁷, que fija lo siguiente: *“Serán admisibles, como límites establecidos en el contrato, aquellas cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados ajustadas al art.3 de la presente Ley que circunscriban la cobertura de la aseguradora a los supuestos en que la reclamación del perjudicado haya tenido lugar dentro de un periodo de tiempo, no inferior a un año, desde la terminación de la última de las prórrogas del contrato o, en su defecto, de su periodo de duración. Asimismo, y con el mismo carácter de cláusulas limitativas conforme a dicho art. 3 serán admisibles, como límites establecidos en el contrato, aquéllas que circunscriban la cobertura del asegurador a los supuestos en que la reclamación del perjudicado tenga lugar durante el periodo de vigencia de la póliza siempre que, en este caso, tal cobertura se extienda a los supuestos en los que el nacimiento de la obligación de indemnizar a cargo del asegurado haya podido tener lugar con anterioridad, al menos, de un año desde el comienzo de efectos del contrato, y ello aunque dicho contrato sea prorrogado”*.

Ya con la nueva redacción del art. 73 de la LCS, el Tribunal Supremo ha corroborado la validez de dichas cláusulas en las sentencias de 14 de julio de 2003, 14 de febrero de 2011, 19 de junio de 2012, 18 de febrero de 2016, 8 de marzo de 2018 y por último y más reciente, la sentencia de 26 de abril de 2018¹⁸.

¹⁷ Párrafo 2º del art. 73 introducido por la Ley 30/1995, 8 noviembre (<BOE> 9 noviembre), de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados

¹⁸ La Sentencia TS (Sala 1.ª) de 26 de abril 2018, asegura como la siguiente doctrina jurisprudencial: <<El párrafo segundo del Art. 73 de la Ley de Contrato de Seguro, regula dos cláusulas limitativas diferentes, cada una con sus propios requisitos de cobertura temporal, de modo que para la validez de las de futuro (inciso segundo) no es exigible, además, la cobertura retrospectiva, ni para la validez de las retrospectivas o de pasado es exigible, además, que cubran reclamaciones posteriores a la vigencia del seguro>>

Siendo consideradas como cláusulas limitativas, materia que se verá más adelante en profundidad, van a estar sometidas al art. 3 de la LCS¹⁹.

4.2. La delimitación del riesgo en el SRC.

Son varias las cuestiones que se plantea el SRC, pero entre todas ellas va a ocupar un lugar especial la exactitud de la delimitación del riesgo ya que las consecuencias son de gran importancia en un seguro como éste.

La delimitación del riesgo se va a producir tanto respetando los límites fijados por la Ley, como por los acuerdos de las partes²⁰. El art. 73, de alguna manera, ha querido hacer énfasis en este punto ya no sólo por la repetida frase que se manifiesta en otros arts. de que “el asegurador está obligado dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato”, sino también en el momento de delimitar el riesgo, ya que como se ha dicho “es el nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios”, es imprescindible que derive de “un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea el asegurado el responsable”.

Todo esto, lo que quiere decir es que la delimitación del riesgo es un punto fundamental y a la hora de llevar a cabo la delimitación de éste, un dato importante es saber el hecho causante de dicho daño y perjuicio ya que de ello va a nacer la obligación de indemnizar. Es decir, el hecho que causa el daño originando así la responsabilidad del asegurado, se tiene que producir dentro del periodo de duración acordado en el contrato de seguro²¹. Por el contrario, cuando la responsabilidad del asegurado nazca de un hecho que no esté reflejado en el

¹⁹ Art. 3 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

“Las condiciones generales, que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados, habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere y necesariamente en la póliza de contrato o en un documento complementario, que se suscribirá por el asegurado y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito. Las condiciones generales del contrato estarán sometidas a la vigilancia de la Administración Pública en los términos previstos por la Ley.

Declarada por el Tribunal Supremo la nulidad de alguna de las cláusulas de las condiciones generales de un contrato, la Administración Pública competente obligará a los aseguradores a modificar las cláusulas idénticas contenidas en sus pólizas.”

²⁰ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. (2010) p.1138

²¹ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. (2010) p.1152

contrato de seguro y no se encuentre en los límites de duración establecidos, se va a encontrar ante una posición donde el asegurador queda excluido totalmente de su obligación, ya que como muestra la doctrina jurisprudencial no existe un límite de un derecho, cuando éste no ha nacido.

4.2.1. Delimitación temporal del riesgo

Como se ha visto anteriormente, a la hora de delimitar el riesgo en el SRC se debe de tener en cuenta entre otras las circunstancias temporales. El momento a través del cual el riesgo queda cubierto y la durabilidad de la cobertura van a ser elementos de gran interés para las partes del seguro.

Esta delimitación temporal se ve modificada con gran frecuencia por las cláusulas contractuales impulsadas por el asegurador. Estas modificaciones tienen una gran importancia, sobre todo cuando el momento en el que se produce el hecho presente en el contrato, no coincide con la manifestación de los daños²². Si un hecho que se produce deriva inmediatamente a la manifestación del daño, no se va a tener ningún tipo de problema para resolver si el hecho estaba dentro o no del límite de duración del contrato. Pero no ocurre lo mismo, cuando el hecho da origen a unos daños tardíos.

Como resultado a estos problemas va a nacer una nueva disciplina convencional, abarcando la defensa de los intereses de todos los aseguradores a la hora de limitar las coberturas cuando el tercer perjudicado o bien el asegurado haga la pertinente reclamación dentro de un determinado plazo.

4.3. La controvertida distinción entre cláusulas delimitadoras y limitativas.

Antes de pasar a analizar las modalidades de cláusulas temporales “claims made”, se va a tratar un tema sumamente polémico y controvertido al mismo tiempo que de una gran relevancia actualmente, la diferencia entre las cláusulas delimitadoras del riesgo y las cláusulas limitativas de los derechos del

²² Un claro ejemplo de un daño tardío es el del cirujano que se ha olvidado una pinza en el cuerpo del paciente, que sólo se va a resentir de ello pasados varios años: recogido por Stiglitz, R., Stiglitz, G., *El seguro contra la responsabilidad civil*. (1994) Ed: Abeledo- Perrot p.107.

asegurado, donde la jurisprudencia aún no ha logrado fijar unos criterios claros y precisos debido al gran grado de casuismo que califica a la materia.

Ante tal problema, el Tribunal Supremo dictó una sentencia de pleno [la STS, 1.^a (Pleno), de 11 de septiembre de 2006], aún con la dificultad que en la práctica conlleva la diferenciación entre dichas cláusulas, el Alto Tribunal acabó por fijar la doctrina al respecto, cuya resolución desencadenó en dos aspectos elementales: por una parte la distinción entre dichas cláusulas, y por otro parte, la ubicación de las cláusulas en el contrato, el control de su introducción y el contenido.²³

4.3.1. Cláusulas delimitadoras del riesgo

Son aquellas cláusulas en las cuales se define qué riesgo se cubre, su cuantía, el plazo de duración, el ámbito espacial, el nombre de la aseguradora, asegurado, tomador y un sinfín de cuestiones estrictamente importantes para definir aquello que se asegura.

Estas cláusulas se redactarán de forma clara y precisa, y a diferencia de las cláusulas limitativas no están sometidas al art.3 de la LCS, forman parte de las condiciones generales y va a ser suficiente con la aprobación del asegurado.

4.3.2. Cláusulas limitativas de los derechos del asegurado

Las cláusulas limitativas actúan para restringir, modificar o condicionar los derechos del asegurado a la hora de la indemnización, una vez que se produzca el riesgo objeto del contrato de seguro.²⁴

Estas cláusulas deberán de cumplir los requisitos previstos en el art. 3 de la LCS, como ya se ha citado anteriormente, dónde se dice lo siguiente: *“...Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito...”*.

²³ La Casa, R. (2019). "Cláusulas limitativas y cláusulas delimitadoras del riesgo, responsabilidad asegurable y mora del asegurador en el seguro de responsabilidad civil". *Revista de Derecho Mercantil*. núm. 313. p.16

²⁴La Casa, R. (2019). *Revista de Derecho Mercantil*. 313. p.16.

Con la exigencia de que deban de ser principalmente destacadas, lo que se pretende es que el asegurado posea un exacto conocimiento del riesgo cubierto. Así, se ha ordenado su ubicación en las condiciones particulares y no en las generales, aunque en estas últimas se declare ser concededor de aquellas. Tienen que estar imprescindiblemente firmadas por el tomador, ya que dicha firma no va a aparecer sólo en el contrato general, sino también en el documento donde aparecerán las cláusulas limitativas de derechos en las condiciones particulares. Por lo demás, la escritura de estas cláusulas deberá adaptarse a los criterios de sencillez, claridad y transparencia.

Las cláusulas limitativas no podrán contraponerse al asegurado, en caso de confusión del párrafo que las comprende, debido a una mala redacción que carezca de falta de claridad y dificulte su comprensión buscando entorpecer su entendimiento. Es por ello, que deben proporcionar al asegurado comprenderlas y diferenciarlas de las que no tienen tal naturaleza.

Se va a poder encontrar más de una situación dónde a estas cláusulas se las consideren como abusivas, es decir, que vayan en contra de la buena fe. Son las que están narradas con el objetivo de extraer una ventaja u originar un desequilibrio entre los derechos del cliente y los derechos de la aseguradora que al final sale beneficiada.

4.3.3. Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo [1.^a] 29 enero 2019
A continuación, vamos a estudiar un comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo [1.^a] de 29 de enero de 2019, sobre las cláusulas limitativas y cláusulas delimitadoras del riesgo²⁵.

4.3.3.1. Introducción

La siguiente sentencia va a plantear un problema bastante frecuente en la práctica aseguradora, a saber: si la integración de las exclusiones y restricciones de las coberturas que se encuentran en el condicionado general requieren o no del cumplimiento de los requisitos establecidos de las cláusulas limitativas de los

²⁵ Llevado a cabo por Rafael La Casa. "Cláusulas limitativas y cláusulas delimitadoras del riesgo, responsabilidad asegurable y mora del asegurador en el seguro de responsabilidad civil".

derechos del asegurado. En este caso particular, se va a resolver si la responsabilidad tributaria está comprendida en las coberturas del SRC de administradores y directivos (D & O).

4.3.3.2. Antecedentes de hecho

El 28 de noviembre de 2011, Bruno y Apolonio, administradores solidarios de una sociedad limitada, contratan un SRC que cubría todo en lo que pudieran incurrir sus administradores, así como los gastos de defensa.

El 15 de julio de 2014, estando la póliza aún en vigor, como impago de ciertas deudas tributarias (IVA e IRPF no liquidadas en la declaración fiscal), la Agencia Tributaria les sancionó exigiendo la responsabilidad subsidiaria de los administradores ascendiendo a un total de 66.713,32€. Por otra parte, la defensa de los administradores acabó suponiendo un coste de 924,44€.

Bruno y Apolonio reclamaron a su aseguradora el pago tanto de la responsabilidad derivada por la Agencia Tributaria como todos los gastos de defensa. Ante tal acusación la aseguradora rechaza la cobertura y los administradores acaban haciéndose cargo de todos los gastos.

La aseguradora se excusa diciendo que todo lo relacionado con la responsabilidad derivada de la Agencia Tributaria, no está cubierto por la póliza según sus cláusulas. En las condiciones generales de dicho seguro se señalaba que la aseguradora pagaría por cuenta de cualquier persona asegurada la pérdida procedente de cualquier reclamación realizada al asegurado por primera vez, mientras el seguro estuviese vigente, a excepción de que el asegurado fuese indemnizado por la sociedad. Por su parte, la definición de “pérdida” reflejada en la póliza no incluía impuestos, contribuciones a la seguridad social, multas o sanciones impuestas en virtud de la Ley.

Con lo cual, la aseguradora lo entendía como una cláusula delimitadora, quedando claro que la responsabilidad de los administradores frente a las deudas tributarias no entraba en el seguro.

4.3.3.3. Argumentación jurídica

En la sentencia de primera instancia consideró que la cláusula arriba transcrita era una cláusula limitativa de derecho, no delimitadora. En las condiciones especiales se hablaba de reclamaciones, sin distinciones, con lo cual la responsabilidad derivada de la Agencia Tributaria debía estar cubierto, de modo que la exclusión realizada de los impuestos debía calificarse como limitativa.

Como consecuencia de ello, el juzgado condenó a la aseguradora a pagar dichas cantidades reclamadas, más un incremento, como consecuencia de la falta de cumplimiento de los requisitos de incorporación de las cláusulas limitativas, tanto por no encontrarse bien destacadas, como en su aceptación por escrito (Art. 3, párr. 1.º, LCS).

Una segunda instancia concluyó que dicha cláusula debatida no era limitativa, sino delimitadora de riesgo, con lo cual, válida.

Finalmente, el alto Tribunal Supremo consideró que era limitativa, habiendo sido necesario la aceptación expresa del tomador. Al no ser así, deben tomarse los efectos previstos en el régimen de las cláusulas limitativas y, por consiguiente, tenerla por no puesta.

4.4. Modalidades de cláusulas Claims Made

Como ya se sabe, las cláusulas “claims made” van a responder a situaciones dónde el daño surge con posterioridad al siniestro, dándose el caso incluso de que la compañía aseguradora con la que se tenía el SRC contratado en el momento de producirse el siniestro, sea totalmente diferente a la aseguradora contratada en el momento de ejecutar la reclamación.

Con estas cláusulas lo que se busca es trasladar el nacimiento de la obligación a reparar al instante de la reclamación, que no es lo mismo que el momento en el que se produce el siniestro. Es decir, las fechas relevantes a la hora de determinar la cobertura en estas cláusulas van a ser tanto la fecha en que sucede el hecho dañoso, como la fecha de reclamación.

La citada Ley atiende dos modalidades de cláusulas “claims made”: las cláusulas de cobertura posterior y las cláusulas de cobertura retroactiva.

4.4.1. Cláusulas de cobertura retroactiva.

El art.73.2 ha estimado como válidas las cláusulas *“que circunscriban la cobertura del asegurador a los supuestos en que la reclamación del perjudicado tenga lugar durante el periodo de vigencia de la póliza siempre que, en este caso, tal cobertura se extienda a los supuestos en los que el nacimiento de la obligación de indemnizar a cargo del asegurado haya podido tener lugar con anterioridad, al menos, de un año desde el comienzo de efectos del contrato”*. Como apunta nuestra doctrina, estas cláusulas de cobertura retroactiva se consideran una excepción a la norma comprendida en el art.4 de la LCS²⁶, donde el contrato de seguro se estima como nulo si en el momento de su terminación había ocurrido el siniestro.

Según la Ley, las cláusulas de cobertura retroactiva, aparte de adaptarse a la normativa de las cláusulas limitativas van a tener los siguientes presupuestos:

- En primer lugar, el siniestro debe producirse antes de que comience la fecha de vigencia del contrato. La Ley dice que la cobertura del asegurador se divulga *“a los supuestos en los que el nacimiento de la obligación de indemnizar a cargo del asegurado haya podido tener lugar con anterioridad, al menos de un año desde el comienzo de los efectos del contrato”*. Esto quiere decir que los efectos del contrato de seguro son anteriores, y que el plazo de la prolongación de la cobertura debe tener mínima un año, siendo posible su ampliación, pero nunca un plazo inferior.²⁷
- En segundo lugar, la reclamación del perjudicado deberá tener lugar mientras el contrato de seguro esté en vigencia.
- Y, finalmente, este art. señala que se comprende que el asegurado no tiene conocimiento alguno del siniestro antes de la entrada en vigor del contrato.

²⁶ Art. 4 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de seguro.

“El contrato de seguro será nulo, salvo en los casos previstos por la Ley, si en el momento de su conclusión no existía el riesgo o había ocurrido el siniestro”

²⁷ Sánchez Calero, F. Tirado Suárez, J. Tapia Hermida, A J. Fernández Rozas, J C. (2010) p.1161

Es decir, el asegurado es desconocedor de que tal hecho es dañoso para un tercero.

4.4.2. Cláusulas de cobertura posterior

El apartado primero del segundo párrafo del art.73, también hace alusión a la validez de las cláusulas limitativas *“que circunscriban la cobertura de la aseguradora a los supuestos en que la reclamación del perjudicado haya tenido lugar dentro de un período de tiempo, no inferior a un año, desde la terminación de la última de las prórrogas del contrato o, en su defecto, de su período de duración”*. Es decir, el siniestro debe producirse durante la vigencia del contrato y la reclamación del perjudicado debe tener lugar en un plazo como mínimo de un año a contar desde la fecha en que termina el contrato.

Debe quedar claro, que no serán válidas las cláusulas de cobertura posterior que tenga un plazo de duración inferior a un año desde la finalización de tal contrato.

A diferencia de las cláusulas retroactivas, dónde éstas si pueden ampliar la delimitación temporal del riesgo asumida por el asegurador, las cláusulas de cobertura posterior van a restringir dicha delimitación.

4.4.3. ¿Las cláusulas posteriores dependen de las cláusulas retroactivas?

Un tema importante que tratar ya que en más de una ocasión se ha dudado de ello, es si la validez de las cláusulas de delimitación posteriores está condicionada a la existencia de las cláusulas de delimitación retroactivas.

En la sentencia de 26 de abril de 2018²⁸, dictada por el Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ha fijado jurisprudencia respecto a los requerimientos de validez de las cláusulas “claims made” limitativas, reguladas en el art.73.2 de la LCS.

La sala explica que se dan por admisibles los dos tipos de limitaciones temporales: las cláusulas retroactivas (origen de la obligación antes de la entrada en vigor del seguro), y las cláusulas posteriores (cuando la reclamación es

²⁸ López y García de la Serrana, J. *Cuestiones controvertidas en materia de derecho de seguros*. (2019) Ed: Dykinson, S.L p.167

después a la vigencia del seguro), donde cada una de ellas estará regulada en diferentes apartados del párrafo segundo del art.73, no siendo requerido que tales requisitos de una y otra cláusula sean cumulativos.

Dicho esto, la doctrina jurisprudencial fija lo siguiente: *“El párrafo segundo del art. 73 de la LCS regula dos cláusulas limitativas diferentes, cada una con sus propios requisitos de cobertura temporal, de modo que para la validez de las de futuro, no es exigible, además, la cobertura retroactiva, ni para la validez de las posteriores es exigible, además, que cubran reclamaciones posteriores a la vigencia de seguro”*

Con lo cual, la validez de las cláusulas posteriores no depende de la validez ni existencia de las cláusulas de cobertura retroactiva.

5. LA DIGITALIZACIÓN Y LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

5.1. El auge de las nuevas tecnologías en la industria aseguradora

Hoy en día resulta más sencillo que nunca comprar una televisión o una pizza de forma instantánea a través de internet, conectarnos a diferentes conferencias donde cada miembro se puede encontrar a miles de kilómetros de los otros, o incluso con un solo clic leer el periódico de cualquier parte del mundo, cuando hace unos años si se quería leer un periódico se debía comprar en papel y esperar a que abriese el quiosco con las noticias del día anterior.

Como se puede apreciar, el gran crecimiento de las tecnologías de información ha posibilitado expandir el ecosistema digital a toda relación empresarial y social de nuestro tiempo, consiguiendo adaptarlo a cualquiera de las actividades de la vida diaria dando lugar al sistema socioeconómico mundial y llegando a hablar de una cuarta revolución industrial.

Debido a esta gran revolución, la industria aseguradora está empezando a cambiar sus modelos comerciales y sus políticas para afrontar un nuevo horizonte competitivo bajo el término de insurtech, cuestión a la que se va a dedicar el siguiente apartado.

En particular, las tecnologías de la información van a dar lugar a muchos más efectos que la simple modificación de los riesgos asegurados. De modo que, el empleo de sistemas apoyados en tecnologías big data, inteligencia artificial, y blockchain van a facilitar una herramienta eficaz tanto para el análisis como gestión del riesgo.

5.2. Insurtech

5.2.1. Concepto

Si se para a pensar, la palabra insurtech es uno de esos términos que jamás o casi nunca se ha escuchado, sin embargo, se ha convertido en uno de los conceptos más importantes para el futuro de las industrias aseguradoras.

El término insurtech surge de la fusión entre insurance (seguro) y tech (tecnología) y busca cambiar las aseguradoras tradicionales adecuándolas al actual entorno tecnológico a través de herramientas y métodos modernos como el big data, la inteligencia artificial o el internet de las cosas (IOT).²⁹

Para entenderlo mejor, se puede asemejar con el ámbito de las fintech a la banca tradicional, pero en el ámbito de los seguros.

De este modo, las novedades incluidas por el insurtech afectan a toda la cadena de valor producida respecto al contrato de seguro, desde suscripción, distribución, gestión de reclamaciones, marketing, etc.

Con lo cual, el empleo de sistemas tecnológicos evolucionados en la industria aseguradora va a permitir adaptar la estructura de las aseguradoras a las operaciones de los asegurados y las nuevas políticas. Por otra parte, las entidades insurtech van a dar un servicio apropiado a la realidad socioeconómica y transformándose en una herramienta eficaz para la gestión del riesgo tanto en los niveles económicos, sociales, institucionales o empresariales³⁰.

²⁹ Ferrer, V. (2019). *Insurtech*. En <https://vicentferrer.com/insurtech/>

³⁰ Jimeno Muñoz, J. (2019) *Insurtech y nuevas tendencias de la responsabilidad civil*. Ed: Sepin, p.21

5.2.2. Retos y beneficios

La inserción de la digitalización en las industrias aseguradoras, va a aportar a sus clientes unos beneficios para comunicarse con su compañía de forma cómoda, transparente, rápida y eficiente, aparte de diferentes ventajas competitivas respecto al sistema tradicional como son los siguientes:

- Más canales de comunicación para el usuario. Tener acceso a los seguros a través de internet va a facilitar el procedimiento de elegir tu seguro, comparar diferentes coberturas entre aseguradoras, diferentes opiniones de usuarios, etc. Todo esto va a aportar más confianza y fiabilidad en el momento de contratar un seguro.
- En caso de siniestro, se va a poder comunicar lo sucedido con mayor rapidez, ya que se va a contar con una vía más por la cual poder realizarlo. Una vez comunicado el siniestro, se va a poder seguir paso a paso a través de los medios digitales.
- Personalización de ofertas. Ya que a través de internet se puede extraer los datos de los usuarios, para la aseguradora va a ser viable analizar los deseos, necesidades y gustos de los clientes en tiempo real, permitiendo así lanzar nuevas campañas promocionales más personalizadas conforme al interés de sus clientes³¹.
- Automatización del proceso. Se va a poder realizar de manera online sin necesidad de acudir a las aseguradoras y hacerlo manualmente, tanto la contratación del seguro, como la emisión de póliza, seguimiento de nuestros siniestros, etc.

Estos casos son sólo una muestra de todas las ventajas que van a poder obtener las empresas aplicando la digitalización, aminorando el tiempo para la determinación de problemas, aligerando sus operaciones y enriqueciendo la experiencia del usuario en cada una de las etapas del servicio.

³¹ Pau, D. (18-09-2017). *7 beneficios de la digitalización en el sector asegurador*. En <https://blog.123seguro.com/123blog/7-beneficios-de-la-digitalizacion-en-el-sector-asegurador#articulo>

Al igual que se encuentra con grandes beneficios, también se va a contar con algunos frenos en este sector. Las aseguradoras tendrán que hacer frente a los siguientes desafíos:

- Falta de agilidad digital. Mientras que el mercado de seguros va sufriendo una transformación y va aumentando la digitalización, es imprescindible que las compañías a su vez vayan aumentando su eficacia y agilidad para poder ir al mismo ritmo. Dicha eficacia deberá estar tanto en la operativa interna como en las operaciones externas de clientes.
- Sistemas heredados. El gran desafío se va a encontrar en la ausencia de capacidad para ajustarse a los nuevos modelos, como consecuencia de sistemas heredados que muestran varias dificultades a la hora de incorporar nuevas tecnologías y herramientas. El 68% de las empresas aseguradoras coinciden en que estos sistemas es su mayor obstáculo.³²
- Exclusión a un importante grupo de población. Problema que lleva ya bastantes años es la exclusión a este grupo de población, principalmente las personas mayores, ya sea por no tener acceso a estas herramientas o simplemente por falta de una base de conocimientos sobre las nuevas tecnologías.
- Implantar unos mecanismos de comunicación apropiados y seguros que protejan toda la información y que a la vez permita realizar una gestión rápida de incidencias y contrataciones.

5.3. La economía colaborativa

Los anteriores métodos tecnológicos nombrados, unidos a nuevos sistemas de distribución van a permitir adecuar la industria aseguradora a los mercados, tendencias y riesgos actuales. Destacando entre los sistemas de distribución las plataformas de economía colaborativa.

³² García, V. (27-11-2019). *5 desafíos de digitalización para el sector asegurador*. En <https://revistabyte.es/actualidad-byte/digitalizacion/>

5.3.1. Concepto

Aunque actualmente no exista una definición exacta de este concepto, como bien plantea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) se puede afirmar que es un nuevo modelo económico fundamentado en el *“intercambio entre particulares de bienes y servicios que permanecían ociosos o infrautilizados a cambio de una compensación pactada entre las partes”*.³³

Por otra parte, la Comisión Europea expuso un concepto más concreto dónde envolvía *“todos aquellos modelos de negocios en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas, que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares”*. Entendiendo por plataformas colaborativas, a todo espacio únicamente digital que tiene por objeto unir en un mismo espacio a diferentes usuarios para fomentar su interacción y colaboración.

5.3.2. El papel del SRC ante esta nueva revolución

Debido al gran riesgo que puede ocasionar las actividades de esta nueva economía ya sea en el sector del transporte, el sector del turismo, etc, la responsabilidad de los diferentes usuarios como de las plataformas se va a transformar en un aspecto esencial, tomando así una gran importancia la figura de los seguros, más concretamente los SRC.

En este nuevo plano van a surgir grandes inquietudes y diferentes retos sobre la función del SRC. ¿Cómo se va a actuar ante los casos en que usuarios privados comparten vehículo para viajar? ¿Qué pasará en los supuestos dónde dos particulares se convierten en anfitrión y huésped?

En los siguientes apartados se va a tratar el papel del SRC en los diferentes sectores donde la economía colaborativa ha entrado y se ha consolidado fuertemente.

³³ Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. *Economía colaborativa y nuevos modelos de prestación de servicios por internet*. En <https://www.cnmc.es/ambitos-de-actuacion/promocion-de-la-competencia/mejora-regulatoria/consultas-publicas/economia-colaborativa>

5.3.2.1. El SRC en Airbnb

Como bien se sabe Airbnb es un mercado comunitario donde se va a poder publicar, reservar, y dar publicidad a diferentes alojamientos de forma económica a través de internet.

Respecto al SRC en nuestro país la obligatoriedad de éste dependerá de cada comunidad autónoma, por ejemplo en Andalucía si existe una regulación para este tipo de viviendas³⁴, pero los propietarios no están obligados a poseer un SRC. Por el contrario, en el País Vasco sí están obligados a ambos seguros.

Se van a encontrar casos donde las plataformas colaborativas ofrezcan algún tipo de SRC, a mayores del que pueda poseer el propietario, como es el caso de Airbnb.

En la página web oficial de Airbnb nos vamos a encontrar con un seguro de protección dónde ofrece lo siguiente: *“Nuestro Seguro de protección para las experiencias actúa como cobertura principal y protege a los anfitriones contra demandas por responsabilidad civil de hasta 1 millón de dólares en el caso excepcional de que una persona sufra lesiones o daños a la propiedad durante una experiencia”*.³⁵

Por último, hay que puntualizar que esta plataforma colaborativa no tiene la condición de compañía aseguradora evidentemente, pero sí posee un acuerdo con la empresa Lloyd’s of London permitiéndola así tener un seguro concertado.

5.3.2.2. El SRC en BlaBlaCar

BlaBlaCar es una plataforma colaborativa que va a poner en contacto a diferentes usuarios que desean realizar un trayecto común, donde una de las partes va a prestar un puesto en su vehículo y el resto de los usuarios viajarán en éste compartiendo gastos del viaje.

³⁴ Decreto 28/2016, de 2 de febrero, de las viviendas con fines turísticos y de modificación del Decreto 194/2010, de 20 de abril, de establecimientos de apartamentos turísticos.

³⁵ Página web oficial de Airbnb. En <https://www.airbnb.es/experience-protection-insurance>

El sector del transporte va a tener un gran riesgo debido a los accidentes de circulación que se generan constantemente, lo que influirá a la hora de determinar en quien recae la responsabilidad de dicho accidente.

Respecto al SRC, en la página oficial de BlaBlaCar informa de que todo usuario que vaya a utilizar tal servicio se encontrará cubierto por el SRC con el que debe contar cada vehículo obligatoriamente. Además, en 2015 BlaBlaCar llegó a un acuerdo con la compañía aseguradora AXA aumentando así la protección al compartir vehículo.³⁶

5.4. Seguros de ciber riesgo

5.4.1. La amenaza de los riesgos cibernéticos

El cambio digital que está soportando la sociedad ha dado a su vez con un gran aumento de los riesgos tecnológicos, lo que hace que cada vez se incremente más la preocupación de los individuos y sobre todo de las empresas que operan con datos de terceros acerca de los riesgos a los que se van a encontrar expuestas con la utilización de las tecnologías, convirtiéndose la gestión de los riesgos cibernéticos en uno de sus grandes desafíos a los que enfrentarse.

Antes de continuar, hay que aclarar que los riesgos cibernéticos son aquellos que pueden ocasionar daños tanto en los sistemas informáticos como en la información de la organización.³⁷

Actualmente, los datos con los que operan las empresas van a ser uno de sus valores más preciados con los que cuentan, ya que la buena utilización de ellos va a conllevar a una gran ventaja competitiva. Por el contrario, cualquier percance de privacidad o seguridad puede deteriorar el buen funcionamiento del negocio y debilitar la confianza en la entidad.

A la hora de refugiarse de los ciber riesgos, uno de los desafíos primordiales para las empresas va a ser conocer todos los riesgos a los que está expuesta su

³⁶ Página web oficial de BlaBlaCar. En https://m.blablacar.es/axa-partnership?_locale=es_ES

³⁷ Jimeno Muñoz, J. (2019) p.253

organización, como puede afectar en su negocio y, una vez estudiados, determinar las medidas más apropiadas para disminuir estos riesgos.

5.4.2. El contrato de seguro de riesgos tecnológicos

Las empresas como medidas preventivas a los riesgos cibernéticos están demandando su cobertura mediante contratos de seguros, estableciendo un nuevo desafío al sector asegurador para el desarrollo de productos que nos protejan ante tales riesgos, surgiendo así el Ciberseguro.

5.4.2.1. Coberturas

Según la clasificación de ramos establecida en la LCS, se va a ordenar las coberturas más habituales comprendidas en los contratos de seguros de ciber riesgo en las siguientes posiciones: daños, responsabilidad civil y pérdidas pecuniarias.

Coberturas de daños:

- Recuperación de datos. Están cubiertos tanto los costes como gastos de recuperación, reparación, restauración de datos y los que procedan de costes operacionales como honorarios de empleados por arrendamiento de servicios o por horas extras.
- Extorsión. Gestión del incidente (suplantación, secuestro...) y desbloqueo de los equipos.
- Gastos por violación de la privacidad o gastos de reposición de activos digitales.

Coberturas de responsabilidad civil:

- Responsabilidad civil frente a terceros. Está cubierta toda la cantidad que el asegurado esté obligado a pagar debido a una reclamación por las siguientes causas:
 - Violación de la seguridad o privacidad de los datos de un tercero.
 - Divulgación de datos personales o de un negocio no autorizada
 - Violación de derechos de la información del negocio

-Cualquier reclamación de un cliente como consecuencia de que no se le ha notificado que sus datos han sido robados

- Defensa jurídica. Reflejado en el art. 74 de la LCS.³⁸

Coberturas de las pérdidas pecuniarias:

- Fraude por robo de la identidad, acceso a cuentas bancarias o ataque al CEO.
- Pérdidas de ingresos. Estará cubierto toda pérdida de ingresos que tenga origen durante un tiempo fijado en la póliza o viene en el periodo de interrupción del negocio.
- Gastos y honorarios de profesionales.

5.4.2.2. Exclusiones

Son varias las exclusiones en este tipo de póliza, algunas de ellas son:

- Daños producidos de actos intencionados o maliciosos realizados por empleados de la empresa o altos cargos. Exclusión justificada en el art.19 de la LCS.³⁹
- Reclamaciones procedentes de la responsabilidad civil contractual.
- Reclamaciones por circunstancias que ya eran conocidas por el asegurado con anterioridad a la fecha de efecto del contrato de seguro.
Como bien dice el art. 4 de la LCS, no se cubrirá ningún daño que sea conocido con anterioridad a la fecha de efecto del contrato de seguro.
- Daños por lesiones físicas, muerte y las cantidades que el asegurado deba pagar debido a reclamaciones de un tercero derivado con lesiones, muerte o daños corporales causado por una persona física.
- El uso de aplicaciones, software y programas que no se hayan probado antes con éxito en un entorno real.

³⁸ Cuestión tratada en el apartado 3.4.3. La dirección jurídica.

³⁹ Art. 19 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

“El asegurador estará obligado al pago de la prestación, salvo en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado”

- Según lo dispuesto en el art. 44 de la LCS⁴⁰, cualquier daño procedente de acto de invasión, rebelión, guerra, disturbios, revuelta popular, insurrección o revolución.
- Daños ocasionados por el desgaste, deterioro o uso gradual de cualquier activo digital o sistemas informáticos.

6. LOS VEHÍCULOS AUTÓNOMOS

6.1. Concepto

Los vehículos autónomos son aquellos que van a contar con un sistema informático imprescindible para emular las capacidades humanas respecto a la conducción, tanto por control como por manejo.

Sirviéndose de diferentes tecnologías como el láser, radar, sistemas de posicionamiento global (GPS) y cámaras, estos vehículos son capaces de percibir el entorno que los rodea pudiendo identificar la ruta, además de reconocer obstáculos e interpretar señales de tráfico.

A priori, todo vehículo que no necesitase conductor se le consideraba vehículo autónomo, sin embargo, el concepto sigue desarrollándose y existen varios niveles de conducción autónoma que se verán en el siguiente apartado.

6.1.1. Clasificación del nivel de automatismo

La llegada del vehículo autónomo ha causado toda una revolución en todos los sentidos. Los fabricantes de estos novedosos y revolucionarios vehículos trabajan constantemente para conseguir innovaciones y avances en sus prototipos.

⁴⁰ Art. 44 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

“El asegurador no cubre los daños por hechos derivados de conflictos armados, haya precedido o no declaración oficial de guerra, ni los derivados de riesgo extraordinarios sobre las personas y los bienes, salvo pacto en contrario”

La Sociedad Americana de Ingenieros del Automóvil (SAE), debido a estas innovaciones producidas de forma progresiva han establecido una escala de cinco niveles de circulación autónoma:⁴¹

- Nivel 0:
Son los vehículos analógicos, es decir, requieren de un humano para completamente todo.
- Nivel 1:
Vehículos que incorporan automatismo como los retrovisores anti ángulo ciego, la frenada automática de emergencia, el control crucero y la alerta de salida de carril.
- Nivel 2:
Aquellos vehículos que mediante una cámara leen las líneas blancas, calculan las distancias con exactitud y van a activar la frenada de emergencia de forma automática. El conductor va a ser el responsable de dicho vehículo y deberá llevar las manos al volante de forma obligatoria.
Actualmente, en el mercado se puede encontrar con diferentes vehículos que incluyen hasta un nivel 2 de automatismo.
- Nivel 3:
En este nivel se va a incluir el adelantamiento autónomo, el vehículo de forma automática va a cambiar de carril, accionando de forma automática el intermitente y adelantando. Se podrá soltar el volante en atascos donde la velocidad sea inferior a 60 km/h.
En Estados Unidos y China ya cuentan con estos vehículos, por el contrario en Europa hasta finales de 2020 no llegarán.
- Nivel 4:
Se incluyen los vehículos que transforman al conductor en pasajero. El conductor podrá viajar en los asientos traseros o dormirse.
Los primeros vehículos de nivel 4 están previsto para el 2021.

⁴¹ Rubio, C. (11-04-2020). *Estos son los 5 niveles de conducción del coche autónomo*. En <https://www.neomotor.com/conduccion/estos-son-los-5-niveles-de-conduccion-del-coche-autonomo.html>

- Nivel 5:

Se encuentra la automatización plena, un vehículo sin pedales ni volante.

A partir del 2030 según el Parlamento Europeo, se podrá empezar a conocer la real conducción automática.

6.2. Marco jurídico aplicable

6.2.1. La Convención de Viena

La normativa aplicable va a ser exactamente la misma que la de cualquier otro tipo de vehículo automóvil, la Convención sobre circulación por carretera y de señales de tráfico aprobada en Viena el 8 de noviembre de 1968⁴². Su principal objetivo es aumentar la seguridad en las vías públicas terrestres a través de las reglas uniformes de circulación y facilitar la circulación internacional por dichas vías.

Esta clase de vehículos autónomos se va a encontrar con un impedimento ya que el art.8.1 de esta Convención establece lo siguiente: “*Todo vehículo en movimiento o todo conjunto de vehículos en movimiento deberá tener un conductor*”. Por otra parte, el conductor no va a poder ser un simple supervisor como sugieren los desarrolladores de los vehículos autónomos actualmente, ya que según su art.8.5 también requiere que: “*Todo conductor deberá en todo momento tener el dominio de su vehículo...*”

A pesar de los recientes cambios que ha sufrido la Convención de Viena, sigue exigiendo reformas adicionales tanto en el uso de los vehículos totalmente autónomos como en los sistemas de inteligencia artificial.

Por último, hay que destacar que no todos los Estados aprobaron dicha Convención como por ejemplo Reino Unido, Estados Unidos, Portugal o España. Estos países no están ligados a este instrumento internacional teniendo así una gran ventaja competitiva a la hora de modificar su normativa interna sobre los coches autónomos.

⁴² Barrio Andrés, M. (2019). "Consideraciones jurídicas acerca del coche autónomo". *Actualidad Jurídica Uribe Menéndez*. núm. 52. p.104

6.2.2. Derecho comparado

Respecto a los países más cercanos a nuestro entorno, Suiza, Francia, Alemania o Reino Unido ya se les han otorgado pruebas con vehículos autónomos en vías públicas, pero por el momento (salvo Reino Unido) no cuentan con una ley concreta reguladora sobre este tipo de coches.

En febrero de 2017 el Gobierno de Reino Unido envió al Parlamento el Proyecto de Ley llamado por aquel entonces Vehicle Technology and Aviation Bill 143 2016-2017, donde su principal objetivo era regular la responsabilidad por el empleo de los vehículos autónomos.⁴³

En este Proyecto de Ley se sugería que tanto los terceros como el propio conductor pudiesen exigir los daños ocasionados debido a la conducción del vehículo autónomo. A parte, se establecía que la aseguradora del propietario o en su defecto este último, serían los responsables de un accidente ocasionado por un vehículo autónomo.

Finalmente, la Ley se aprobó el 19 de julio de 2018 como la Automated and Electric Vehicles Act de 2018 (AEV Act).

Por otra parte, en Estados Unidos su Cámara de Representantes aprobó en septiembre de 2017 la Ley denominada actualmente como American Vision for Safer Transportation through Advancement of Revolutionary Technologies Act, (AV START Act), aunque todavía se halla en tramitación en el Senado.

Esta Ley tiene como objetivo la plena seguridad de los vehículos totalmente automatizados, fomentando así su despliegue y ensayo. El Gobierno federal se encargará de regular la construcción, su funcionamiento y el diseño, mientras que los estados van a desempeñar la potestad sancionadora, promulgarán las normas de circulación y serán los encargados de conceder licencias, formación de los conductores y el registro.

⁴³ Barrio Andrés, M. (2019). *Actualidad Jurídica Uria Menéndez*. 52. p.104

6.2.3. Regulación en el Derecho Español

En septiembre de 2017 en España, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados expuso una Proposición no de Ley sobre la propulsión y desarrollo del vehículo autónomo, en el que reclamaba al Gobierno un marco jurídico apropiado para conseguir tres objetivos.

El primero de ellos, se centraba en fomentar el uso y desarrollo del vehículo autónomo decretando un reglamento específico y la organización de las carencias legales que van surgiendo con la introducción de estos nuevos vehículos en circulación.

El segundo objetivo, promover la creación de puestos de trabajo de calidad y el desarrollo de las innovadoras pymes dedicadas al sector del automóvil.

Por último, la creación de nuevas medidas que nos permitan conservar la industria del automóvil en el país, llegando a conseguir que la transformación hacia las necesidades del vehículo autónomo sea un proceso sencillo.

Sin embargo, hoy en día no existe ninguna iniciativa legislativa sobre esta materia aún.

Por su parte, en 2015 la Dirección General de Tráfico (DGT) comunicó un nuevo marco normativo donde universidades, consorcios y fabricantes de vehículos autónomos y de tecnología colaboraran en proyectos de investigación con el propósito de probar sus vehículos en ciertas vías. Esta medida no supuso la total legalización de los vehículos autónomos ya que tanto particulares como el público en general no están autorizados

6.3. Ventajas e inconvenientes del vehículo autónomo en el mercado

Actualmente se van a encontrar marcas que ya empiezan a comercializar las primeras versiones de estos vehículos y, pese a que todavía existen varios cabos sueltos por mejorar, no hay duda de que estos vehículos van a ser los reyes de la carretera en unos escasos años.

Mientras tanto, como toda cuestión va a contar con una serie de ventajas e inconvenientes, siendo las siguientes las más debatidas por la sociedad:

Ventajas

- Se reducirán los accidentes. El 95% de los accidentes son ocasionados por errores humanos. Cuando los vehículos autónomos dominen nuestras carreteras, aumentará notablemente la seguridad y habrá una disminución significativa de los accidentes.⁴⁴
- Movilidad para todos. Tanto personas con visión o movilidad reducida, niños como ancianos no tendrán inconveniente alguno en poder llegar a su destino.
- Reducción de la contaminación y del consumo energético. La mayoría de estos vehículos se desplazarán con energías alternativas y a su vez poco contaminantes.
- Agilización del transporte. Vehículos como los camiones ya no tendrán que parar en su trayecto reduciéndose así notablemente el tiempo del transporte. Por otra parte, se podrá distribuir el tráfico adecuadamente aminorando los atascos en las ciudades.

Inconvenientes

- Privacidad. Debido a la necesidad de la implantación de las tecnologías para el buen funcionamiento de los vehículos autónomos, los fabricantes se van a encontrar con gran cantidad de datos personales donde en más de una ocasión las personas se verán obligadas a consentir el tratamiento de su información personal ya que de lo contrario, la conducción autónoma no podría desempeñarse. Será muy importante la anonimización.
- Peligro de que estos vehículos puedan ser hackeados. Al igual que cualquier otro tipo de dispositivo tecnológico enlazado a la red va a estar expuesto a diferentes ciberataques, tomando el dominio de los vehículos autónomos a distancia o cometiendo otro tipo de infracción.⁴⁵

⁴⁴ Fernández Burgueño, P. (15-09-2015). *¿Cómo recibirá la normativa española a los coches autónomos?*. En <https://www.abanlex.com/2015/09/como-recibira-la-normativa-espanola-a-los-coches-autonomos/>

⁴⁵ Tema tratado con anterioridad en el apartado 5.3.1. La amenaza de los riesgos cibernéticos.

- Ausencia de moralidad. La falta de moralidad, inherentemente humana está generando grandes disputas en la toma de decisiones de los vehículos autónomos.

El filósofo Patrick Lin sostiene que los vehículos nunca podrán llegar a ser totalmente autónomos ya que se van a encontrar situaciones donde se va a necesitar el juicio moral. Ante un caso en el que hubiera que escoger si chocar ante un motorista sin casco o con otro con casco, ¿se elegirá hacerlo contra el que lleva casco ya que tiene menos peligro de que fallezca ante el otro?⁴⁶

6.4. El fin de la responsabilidad civil tal y como la conocemos

6.4.1. Situación actual de la responsabilidad civil por accidente de tráfico

Desde el panorama jurídico, uno de los efectos más importantes originado por la introducción de los vehículos autónomos es la alteración del régimen tradicional de responsabilidad por accidente de tráfico, regulado en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre⁴⁷. Esta norma además ordena la inscripción obligatoria de un seguro de accidentes.

Respecto a la responsabilidad por accidentes, el art.1⁴⁸ de esta norma decreta que será culpable de los daños que se ocasionen a las personas o bien sus bienes como causa de la circulación, el conductor del vehículo a motor.

⁴⁶ Fernández Burgueño, P. (15-09-2015). *¿Cómo recibirá la normativa española a los coches autónomos?* En <https://www.abanlex.com/2015/09/como-recibira-la-normativa-espanola-a-los-coches-autonomos/>

⁴⁷ Fernández Burgueño, P. (15-09-2015). *¿Cómo recibirá la normativa española a los coches autónomos?* En <https://www.abanlex.com/2015/09/como-recibira-la-normativa-espanola-a-los-coches-autonomos/>

⁴⁸ Art.1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

“El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerará casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los art. 1.902 y siguientes del Código Civil, art. 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley”

De igual modo establece dos regímenes de responsabilidad diferentes, un régimen de responsabilidad para daños causados a bienes y otro diferente para daños causados a personas.

- Daños causados a personas. Este régimen establece una responsabilidad objetiva, donde no tiene importancia la ausencia de culpa o negligencia. La única manera de rechazar tal responsabilidad será justificando la incidencia del comportamiento de la persona o de la fuerza mayor en el origen del accidente. De esta manera, este régimen ordena tres componentes: acción u omisión (causa), daño (efecto) y relación de causalidad.
- Daños causados en bienes. La responsabilidad opera de forma subjetiva, es decir, se va a añadir a los tres componentes anteriores otro adicional, la concurrencia de culpa o negligencia.

Esta responsabilidad se va a desarrollar según el régimen general de responsabilidad extracontractual plasmado en los art. 1.902 y siguientes del CC.

6.4.2. La responsabilidad del fabricante

Con la introducción de la conducción autónoma total, la acción u omisión que origina el daño no se le podrá imputar ni al conductor ni a ninguno de sus ocupantes ya que como bien se sabe el vehículo autónomo se desplaza por sí mismo, lo que conlleva a que ninguno de ellos podrá tener una conducta dolosa.

Como consecuencia de lo anterior, la figura del fabricante toma un papel importante en la legislación y regulación de los vehículos autónomos.

Cuando un fabricante lanza sus productos al mercado, va a estar obligado a comprometerse con cualquier daño que pueda ocasionar dicho producto como consecuencia de una serie de defectos ya sean de fabricación, diseño o información. Esta norma se va a llamar responsabilidad por productos

defectuosos y la vamos a encontrar regularizada en el Libro Tercero del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.⁴⁹

El art.135 de dicha norma establece que: “*Los productores serán responsables de los daños causados por los defectos de los productos que, respectivamente, fabriquen o importen*”. Trasladando esta información al ámbito de los vehículos autónomos, se puede confirmar que será suficiente con que un fallo en un vehículo autónomo origine un daño para que el fabricante sea el que responda ante ello.

El sujeto que haya soportado dicho daño deberá demostrar que el daño se debe al defecto del producto, que ha sufrido un daño y que el producto era defectuoso.

6.4.3. Efectos del cambio del sujeto responsable en materia de seguros

Hoy en día el art.2 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, exige a los propietarios de vehículos a motor tener un contrato de seguro donde los daños que pueda ocasionar con el vehículo estén cubiertos.

Sin embargo, este mismo art. puntualiza que el propietario deberá tener un seguro para cubrir “*la responsabilidad civil a que se refiere el art.1*”, esto es, la responsabilidad procedente de acciones u omisiones realizadas por el conductor.

Así pues, no tiene sentido la obligatoriedad de un seguro que está cubriendo un daño que nunca se va a producir ya que en este tipo de vehículos totalmente autónomos no existe conductor, haciendo así que el propietario de dicho vehículo no sea el responsable.

El impacto al que se enfrentará el sector asegurador será muy duro ya que buena parte de sus ingresos proceden de las primas de este tipo de pólizas. Sin embargo, esta disminución será compensada con un gran aumento de seguros para los fabricantes de estos vehículos.

⁴⁹ Fernández Burgueño, P. (15-09-2015). *¿Cómo recibirá la normativa española a los coches autónomos?* En <https://www.abanlex.com/2015/09/como-recibira-la-normativa-espanola-a-los-coches-autonomos/>

El cambio del sujeto responsable va a conllevar a una traslación progresiva en el tipo de seguros que se van a contratar para cubrir los diferentes riesgos de la circulación.

Actualmente mientras que los SRC por accidentes de tráfico son obligatorios, los seguros de responsabilidad de daños originados por productos defectuosos no. El art.131 de la Ley 1/2007⁵⁰ otorga al Gobierno la facultad de transformarlos como obligatorios, pero por el momento éste ha decidido dejarlos así. Cuestión que deberá reconsiderar con la no tan lejana implantación de los vehículos autónomos.

⁵⁰ Art.131 del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

“El Gobierno, previa audiencia de los interesados y de las asociaciones de consumidores y usuarios, podrá establecer un sistema de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de los daños causados por bienes o servicios defectuosos y un fondo de garantía que cubra, total o parcialmente, los daños consistentes en muerte, intoxicación y lesiones personales”

7. CONCLUSIONES

El SRC se ha convertido en uno de los seguros con mayor evolución en los últimos tiempos a pesar de considerarse de los más recientes teniendo en cuenta su origen. Debido a su gran desarrollo este seguro ha pasado de ser considerado ilícito en sus inicios, a convertirse en una de las instituciones más necesarias, hasta tal punto de que en ciertas ocasiones se ha establecido su obligatoriedad.

Si bien es cierto, que a pesar de su gran desarrollo van a surgir diferentes cuestiones que a día de hoy son sumamente polémicas y controvertidas a la vez que de una gran relevancia, donde la ley tendrá que seguir enfrentándose a ellas, como la diferencia entre las cláusulas delimitadoras del riesgo y las cláusulas limitativas de los derechos del asegurado, tema que la jurisprudencia todavía no ha conseguido fijar unos criterios claros y precisos debido al gran casuismo que define a la materia.

Por otra parte, la inserción de nuevas tecnologías y el desarrollo de la digitalización en nuestra sociedad ha sido tan monumental que se llega a hablar de una cuarta revolución industrial.

Tal es así que el área de los seguros está sufriendo una gran transformación con la ayuda de las insurtech, término que define a las empresas de seguros que utilizan adelantos tecnológicos y las ventajas de la digitalización. Por el momento, este proceso está siendo muy dispar entre entidades aseguradoras.

En este nuevo plano van a surgir las plataformas colaborativas, donde oferentes y demandantes de servicios y productos se ponen en contacto a través de la red. La responsabilidad tanto de las plataformas como de los diferentes usuarios se va a convertir en un aspecto esencial, tomando así una gran importancia la figura del SRC. Ante tales novedades van a surgir grandes inquietudes y diferentes retos sobre la función del SRC.

Por último y como bien se puede apreciar, con la llegada de la digitalización están surgiendo nuevos nichos de mercado, como por ejemplo la llegada de los vehículos autónomos.

Aunque actualmente los vehículos de nivel 5 de automatismo, es decir, los plenamente autónomos no están todavía en el mercado, los vehículos de nivel 2 y 3 ya son toda una realidad.

Con esta novedad, será necesario una adaptación a la normativa, desde la Convención de Viena sobre circulación por carretera hasta el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, donde se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor y normas relacionadas, ya que la ausencia del conductor y el papel relevante que va a tomar el fabricante van a suponer un gran cambio en la relación de responsabilidad civil por daño.

La digitalización va a pasos agigantados y el sector de los seguros debe intentar no quedarse atrás.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICA

Barrio Andrés, M. (2019). "Consideraciones jurídicas del coche autónomo".
Actualidad Jurídica Uria Menendez, núm.52, pp.101-108.

Calzada Conde, M. A. (1983). *El seguro voluntario de Responsabilidad Civil*.
Madrid: Montecorvo, S.A.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (s.f.). Obtenido de
<https://www.cnmc.es/ambitos-de-actuacion/promocion-de-la-competencia/mejora-regulatoria/consultas-publicas/economia-colaborativa>

Fernández Burgueño, P. (15 de Septiembre de 2015). *¿Cómo recibirá la normativa española a los coches autónomos?*

Ferrer, V. (2019). *Insurtech*. Obtenido de <https://vicentferrer.com/insurtech/>

García, V. (Noviembre de 2019). *5 desafíos de digitalización para el sector asegurador*. Obtenido de <https://revistabyte.es/actualidad-byte/digitalizacion/>

Hernández Peñasco, R. (2019). *Las cláusulas "claims made" en los seguros de responsabilidad civil y D&O*. Obtenido de
<https://www.responsabilidadconsejerosydirectivos.com/las-clausulas-claim-made-en-los-seguros-de-responsabilidad-civil-y-do/>

Jimeno Muñoz, J. (2019). *Insurtech y nuevas tendencias de la responsabilidad civil*. Sepin.

La Casa, R. (2019). "Cláusulas limitativas y cláusulas delimitadoras del riesgo, responsabilidad asegurable y mora del asegurador en el seguro de responsabilidad civil". *Revista de Derecho Mercantil*, núm 313, pp.10-29.

López y García de la Serrana, J. (2019). *Cuestiones controvertidas en materia de derecho de seguros*. Dykinson, S.L.

Página Web Oficial de Airbnb. (s.f.). Obtenido de

<https://www.airbnb.es/experience-protection-insurance>

Página Web Oficial de BlaBlaCar. (s.f.). Obtenido de https://m.blablacar.es/axa-partnership?_locale=es_ES

Pau, D. (Septiembre de 2017). *7 beneficios de la digitalización en el sector asegurador.* Obtenido de <https://blog.123seguro.com/123blog/7-beneficios-de-la-digitalizacion-en-el-sector-asegurador#articulo>

Rubio, C. (11 de Abril de 2020). *Estos son los 5 niveles de conducción del coche autónomo.* Obtenido de <https://www.neomotor.com/conduccion/estos-son-los-5-niveles-de-conduccion-del-coche-autonomo.html>

Sánchez Calero, F., Tirado Suárez, J., Tapia Hermida, A. J., & Fernández Rozas, J. C. (2010). *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 octubre, y sus modificaciones.* Aranzadi.