

Benavides contra Tesla

El choque de Key Largo, la condena de 242 millones de dólares por el piloto automático y qué reglas aplicaría el derecho mexicano a un caso parecido

Lectura de 20 minutos · Nivel: licenciatura · Actualizado al 29 de octubre de 2026

RESUMEN

En 2019, un Tesla Model S con el Autopilot encendido cruzó un alto en Key Largo, Florida, mientras su conductor buscaba el celular; murió Naibel Benavides y resultó herido Dillon Angulo. Se estudian qué detectó el coche, las teorías de defecto, los datos del choque, el veredicto de 2025, la sentencia de 242.57 millones de dólares y su apelación, y, como hipótesis explicativa, cómo se resolvería un caso parecido con el derecho civil mexicano.

PALABRAS CLAVE Autopilot · responsabilidad por producto · defecto de diseño · culpa comparativa · daños punitivos · jurado · fianza de apelación · responsabilidad objetiva · artículo 1913 · hecho ilícito · daño moral · velo corporativo · forum non conveniens

IDEAS CLAVE

- El jurado halló un defecto en el Model S y repartió la culpa: 67 % el conductor, 33 % Tesla.
- 242.57 millones = 33 % de 129 millones más 200 de punitivos; los «329 millones» son la suma previa al reparto.
- La jueza no halló ocultamiento intencional de los datos del choque: sancionó a Tesla con los gastos.
- Tesla apeló sin fianza y la ejecución está suspendida: hasta hoy nadie ha cobrado.
- En México, quien usa el coche responde objetivamente; contra el fabricante habría que probar un hecho ilícito.

ÍNDICE

1	Introducción: una condena que todavía no se cobra	2	7	Ganar no es cobrar	6
2	La noche de Key Largo	2	8	¿Y en México? Una hipótesis explicativa	7
3	Qué es el Autopilot y qué vio el coche	3	9	Conclusión	10
4	Defecto, advertencias y promesas	4		Glosario	10
5	Los datos del choque	5		Preguntas para el repaso	11
6	Del trato rechazado al veredicto	5		Fuentes	11

Introducción: una condena que todavía no se cobra

El 1 de agosto de 2025, un jurado federal de Miami respondió «sí» a la primera pregunta de su formulario: Tesla había puesto en el mercado el Model S 2019 con un defecto que fue causa legal del daño sufrido por Naibel Benavides Leon y Dillon Angulo ¹. Ese mismo día, la jueza Beth Bloom firmó la sentencia contra Tesla, Inc. por 242,570,000 dólares ². Según Reuters, fue el primer veredicto de un jurado federal sobre un accidente mortal con el Autopilot ³.

La serie Goliath reúne historias de alguien pequeño que se enfrenta a un gigante. Aquí, el pequeño es la familia de una joven de 22 años y su novio, que sobrevivió; el gigante, una empresa que en 2025 tuvo ingresos por 94,827 millones de dólares ^{4,5}. Esta lectura estudia el caso *Benavides v. Tesla, Inc.* (Distrito Sur de Florida, expediente 1:21-cv-21940) a partir de las órdenes de la jueza, el veredicto, la sentencia y los escritos de la apelación, y después plantea, como hipótesis explicativa, qué reglas aplicaría el derecho mexicano a un caso parecido.

PRECISIÓN Es un caso de otro sistema jurídico. En el proceso civil estadounidense, los hechos y los daños los decide un jurado; el fabricante responde por los productos defectuosos bajo un régimen de responsabilidad estricta (*strict products liability*); los daños punitivos se cuantifican aparte, y quien apela una condena en dinero normalmente debe garantizarla con una fianza (*appeal bond*) ^{6,7}. Ninguna de esas instituciones existe en México con esa forma.

La noche de Key Largo

El choque ocurrió el 25 de abril de 2019, de noche, en una intersección en «T» de Card Sound Road, en Key Largo, Florida: una carretera rural de dos carriles, con varias curvas y sin alumbrado en la mayor parte de su trayecto ⁶. George McGee conducía su Tesla Model S 2019 con el Autopilot activado, incluido el control de cruce adaptativo, que fuera de autopista limita la velocidad a 45 millas por hora (unos 72 km/h). Pisó el acelerador hasta 62 millas por hora, unos 100 km/h, y con eso anuló temporalmente ese límite, mientras algunas funciones del Autopilot seguían operando ⁶.

Se le cayó el teléfono y se agachó a recogerlo. El coche cruzó la intersección sin frenar y golpeó el costado de una Chevrolet Tahoe estacionada, que salió empujada contra dos peatones: Naibel Benavides Leon murió y Dillon Angulo, su novio, sufrió lesiones graves ^{6,8}. En la llamada de emergencia, McGee dijo: «Dios mío, no estaba mirando» y «se me cayó el teléfono»; después reconoció que, de haber mirado, habría visto la intersección desde al menos 1,000 pies, unos 305 metros ⁶.

En 2021, Neima Benavides, hermana de Naibel, demandó a Tesla como representante de su sucesión; Angulo demandó en 2022 y los juicios se acumularon ^{6,9}. Los padres de Naibel, Lilia Marilyn Leon y Guillermo Benavides, fueron los beneficiarios de la indemnización por su muerte ¹. McGee no era parte: había llegado a un acuerdo aparte con las víctimas, por un monto que no se ha hecho público ³.

Qué es el Autopilot y qué vio el coche

El Autopilot del Model S 2019 reúne el control de crucero adaptativo, que mantiene velocidad y distancia, y el Autosteer, que centra el coche en el carril. Las partes coincidieron en que es un sistema de **nivel 2** según la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE): el conductor debe seguir frenando, acelerando y dirigiendo como si el sistema no estuviera activo, con las manos en el volante y la vista en el camino ⁶. El manual advertía que el Autosteer está pensado sólo para autopistas y vías de acceso controlado, con un conductor plenamente atento; aun así, Tesla permitía activarlo en carreteras de dos carriles como Card Sound Road ⁶.

ORDEN DE LA JUEZA BLOOM · 26 DE JUNIO DE 2025

Juicio sumario, p. 4

«Mientras McGee buscaba su teléfono, el vehículo detectó una señal de alto, una línea de alto, el borde de la vía, a un peatón y una Chevrolet Tahoe estacionada, pero no le dio a McGee ninguna alerta sonora ni otro aviso de los obstáculos y nunca activó sus frenos de emergencia.»

TEXTO ORIGINAL (INGLÉS) *While McGee was reaching for his phone, the Vehicle detected a stop sign, a stop bar, the road's edge, a pedestrian, and a parked Chevrolet Tahoe, but the Vehicle did not provide McGee with any audio alert or other warning of the obstacles and never engaged its emergency brakes.*

NOTA Traducción propia. La orden presenta estos hechos como no controvertidos; añade que el aviso de colisión y el frenado de emergencia funcionan hasta 90 mph y que ninguno se activó (nota 8).

ECF 428 ⁶

Sobre las alertas, cada parte contó una historia distinta:

VERSIÓN	QUÉ DICE
No controvertido	Unos 1.65 segundos antes del choque, el Autopilot se desactivó con una alerta visual, sin indicar la causa ⁶ .
Las víctimas	Una alerta visual avisó que el control de crucero no frenaría porque McGee aceleraba; en los 66 segundos siguientes no hubo otra ⁶ .
Tesla	Ese letrero estuvo 49 segundos en pantalla; a 1.5 segundos sonó «tome el control de inmediato», y McGee frenó medio segundo antes del impacto ¹⁰ .

La conducta del conductor también pesó. Según un perito de las víctimas, en tres meses McGee acumuló 23 desactivaciones por desatención ⁶. Las partes coincidieron en que, si hubiera cumplido su papel de conductor de un sistema de nivel 2, el choque pudo evitarse o mitigarse ⁶; Tesla sostuvo que ningún coche de 2019, ni de hoy, lo habría evitado ¹¹.

Defecto, advertencias y promesas

Lo que se juzgó

De las cuatro acciones de la demanda, la jueza dejó pasar a juicio dos: el defecto de diseño, en régimen de responsabilidad estricta, y la falta de advertencia, además de la petición de daños punitivos; desechó el defecto de fabricación y las declaraciones negligentemente inexactas ^{6,8}. Por eso la pregunta al jurado no fue si Tesla actuó con negligencia, sino si puso el coche en el mercado **con un defecto** que causó el daño ¹. Las víctimas sostuvieron tres defectos: no limitar el Autopilot, mediante geocerca, a las vías para las que fue diseñado; una vigilancia deficiente del conductor, y un frenado y un aviso de colisión que no reaccionaron ante los obstáculos ¹².

Lo que Tesla sabía

Tras investigar, desde 2016, un choque mortal de otro Tesla con el Autopilot activado, la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) recomendó a seis fabricantes, entre ellos Tesla, limitar los sistemas automatizados a las condiciones para las que fueron diseñados; según la orden, Tesla no respondió ⁶. La orden recoge también que la agencia federal de seguridad vial (NHTSA) concluyó que el nombre mismo, «Autopilot», era engañoso, porque sugiere que el conductor no tiene el control ⁶. Con esa prueba, la jueza permitió pedir daños punitivos: como Tesla se negó a delimitar geográficamente el sistema pese a las advertencias y pese a poder corregirlo, «un jurado razonable podría concluir que Tesla actuó con temerario desprecio por la vida humana» para desarrollar su producto y maximizar sus ganancias (traducción propia) ⁶. Es el estándar del juicio sumario: no declaró probado ese desprecio, sino que había prueba suficiente para que el jurado lo examinara.

Las palabras de Musk y el anuncio de 2016

Las víctimas llevaron al expediente lo que Tesla y su director general, Elon Musk, decían del sistema. Un anuncio de Tesla de 2016 afirmaba: «La persona en el asiento del conductor sólo está ahí por razones legales. No está haciendo nada. El coche se maneja solo» ⁶. Ese año, Musk consideró la conducción autónoma un problema «básicamente resuelto», y en 2017 dijo que en unos dos años los dueños podrían dormir mientras el coche manejaba ⁶. En un podcast publicado el 12 de abril de 2019, trece días antes del choque, sostuvo que pronto la intervención humana haría el viaje menos seguro y comparó al conductor con el antiguo operador de un elevador: «¿de verdad quieres a alguien con una gran palanca, una persona cualquiera, operando el elevador entre pisos? Yo no confiaría en eso» ^{13,6}.

La jueza hizo una advertencia importante: no hay prueba de que McGee viera el anuncio ni conociera las declaraciones de Musk, y él mismo declaró que no influyeron en su compra ⁶. Tesla impugnó que esas frases se admitieran en el juicio; la jueza no encontró error ⁸.

PRECISIÓN La orden de junio de 2025 dice que esas declaraciones siguieron «hasta dos días antes del choque», pero la cita del elevador que transcribe en su nota 29 corresponde al podcast de Lex Fridman n.º 18, del 12 de abril de 2019 ^{6,13}.

En otro expediente, administrativo, el Departamento de Vehículos Motorizados de California concluyó el 16 de diciembre de 2025 que los nombres «Autopilot» y «Full Self-Driving Capability» eran engañosos ¹⁴; en febrero de 2026 informó que Tesla ya había dejado de usar «Autopilot» en su publicidad en ese estado ¹⁵.

Los datos del choque

Tras un choque, la computadora de un Tesla arma un paquete de datos (*snapshot*) y lo envía por internet a la empresa, que con él puede reconstruir lo que el sistema «veía» ¹⁶. Las víctimas pidieron esos datos desde mayo de 2023; Tesla respondió que el coche nunca los había enviado. En 2024 obtuvieron de la policía de caminos de Florida las unidades de control del vehículo y, tras una inspección conjunta el 30 de octubre, sus peritos recuperaron el paquete completo y descubrieron que había sido transmitido a Tesla después del choque ¹⁶. Tesla admitió que los tuvo desde el principio de la fase de pruebas, pero sostuvo que fue un error sin intención ¹⁶.

ORDEN SOBRE SANCIONES · 14 DE ABRIL DE 2025

Benavides v. Tesla, pp. 3 y 12

«Sin embargo, como se explicará, Tesla tuvo el paquete *snapshot* en sus servidores todo el tiempo. [...] el Tribunal no está convencido de que Tesla haya retenido información a propósito ni de que haya intentado deliberadamente destruir pruebas.»

TEXTO ORIGINAL (INGLÉS) *However, as will be explained below, Tesla possessed the snapshot package on its servers all along. [...] the Court is not persuaded that Tesla willfully withheld information or deliberately attempted to destroy evidence.*

NOTA Traducción propia.

ECF 405 ¹⁶

Las víctimas pedían una sentencia por rebeldía o que se tuviera por probado el defecto. La jueza lo negó: no encontró prueba suficiente de mala fe ni un perjuicio al fondo del caso. Sí sancionó la «omisión negligente» de localizar y entregar la prueba a tiempo: Tesla debía reembolsar los honorarios de abogados y peritos ligados a esos datos ¹⁶. La prueba sobre el manejo de los datos llegó al jurado, y la jueza no encontró error en haberla admitido ⁸.

PRECISIÓN Que los datos los recuperara un *hacker* conocido como «greentheonly», desde una cafetería cerca del aeropuerto de Miami, y que el coche detectara la camioneta a unos 52 metros y a una persona a unos 35, lo publicó *The Washington Post*; no consta en las órdenes de la jueza ^{17,16}. El monto pagado por la sanción no es público ¹⁸.

Del trato rechazado al veredicto

El 30 de mayo de 2025, las víctimas ofrecieron cerrar el caso con dos propuestas de 30 millones de dólares cada una, una por la sucesión de Naibel y otra por Angulo. Tesla rechazó ambas y fue a juicio ¹⁹. La oferta la hicieron pública los abogados de las víctimas, y

Reuters la difundió ²⁰. El juicio duró quince días de audiencia, del 14 de julio al 1 de agosto de 2025 ¹⁸. El formulario pidió al jurado no descontar la culpa del conductor: ese reparto lo haría el tribunal en la sentencia ¹.

CONCEPTO	LO QUE FIJÓ EL JURADO	SENTENCIA CONTRA TESLA
Madre de Naibel, por su muerte	35,000,000	11,550,000
Padre de Naibel, por su muerte	24,000,000	7,920,000
Dillon Angulo (daño pasado y futuro)	70,000,000	23,100,000
Compensatorios (Tesla responde del 33 %)	129,000,000	42,570,000
Punitivos (sólo contra Tesla)	200,000,000	200,000,000
Total	329,000,000 (suma bruta)	242,570,000

Cifras en dólares ^{1,2,8}. La responsabilidad se repartió 33 % para Tesla y 67 % para McGee ¹. Los compensatorios reparan; los punitivos castigan. En Florida, éstos sólo proceden si se prueba con evidencia «clara y convincente» una conducta intencional o una negligencia grave; en casos de productos automotrices, se pregunta si el fabricante mostró un desprecio temerario por la vida humana equivalente al homicidio culposo ⁶. El jurado contestó que sí y fijó 200 millones ¹.

PRECISIÓN Los «329 millones» de algunos titulares son la suma de 129 y 200 millones antes de aplicar el 33 %. La sentencia, de 242.57 millones, es unas cuatro veces la oferta rechazada (cálculo propio: $242.57 \div 60 = 4.04$).

La cifra en perspectiva (cálculo propio). Con el tipo de cambio FIX del 16 de octubre de 2026, de 18.4930 pesos por dólar ²¹, la sentencia equivale a 4,485,847,010 pesos, casi 4,486 millones. Con los ingresos de Tesla en 2025, 94,827 millones de dólares, unos 259.8 millones diarios ⁵, la empresa factura esa cantidad en unas 22 horas. Son cálculos ilustrativos, no datos de un tribunal.

Ganar no es cobrar

Tesla pidió a la jueza que dictara sentencia a su favor o un nuevo juicio: alegó que no se probó el defecto, que la ley de Florida no permite punitivos en un caso así, que los topa en tres veces los compensatorios efectivamente concedidos y que el debido proceso los limita a no más que los compensatorios netos ⁸. El 19 de febrero de 2026, la jueza lo negó todo: los argumentos eran prácticamente los que ya había rechazado, y «la prueba admitida en el juicio sostiene de sobra el veredicto del jurado» (*more than supports the jury verdict*) ⁸.

Tesla apeló el 16 de marzo de 2026 ¹⁸. Al día siguiente, la jueza aprobó una estipulación de las partes: Tesla «no necesita depositar fianza de apelación alguna», y la ejecución de la sentencia queda suspendida hasta 30 días después de que se agote la vía ante la Suprema Corte de los Estados Unidos, sea porque venza el plazo para pedirle revisión, porque la niegue o porque resuelva el fondo (traducción propia) ⁷. Mientras tanto corren los intereses que la propia sentencia ordenó ².

La apelación lleva el número 26-10858 en el Tribunal de Apelaciones del Undécimo Circuito ²². Tesla pide anular la condena por diseño y advertencia, o un nuevo juicio por errores al admitir pruebas (los datos, las frases de Musk y otros accidentes), y eliminar o reducir los punitivos. Sobre el tope de Florida, sostiene que la base son los 42.57 millones que paga, de modo que los 200 millones exceden en 72 millones el triple de esa cifra; las víctimas sostienen que la base son los 129 millones de daños totales ¹⁰. Con la lectura de Tesla, los punitivos bajarían a unos 127.7 millones (cálculo propio). El estado de Florida, con Alabama y Georgia, pide revocar la condena o un nuevo juicio y, como mínimo, reducir los punitivos al triple de los compensatorios netos ²³.

Por Tesla firma Paul Clement, que se sumó después del veredicto; por las víctimas, Elizabeth Prelogar ^{18,22}. Ambos fueron *Solicitor General* de los Estados Unidos, el abogado del gobierno federal ante su Suprema Corte, cargo que no equivale a la antigua Procuraduría General de la República. La réplica de Tesla vence el 6 de noviembre de 2026 ²². En su informe del segundo trimestre de 2026, Tesla dice que, aunque los hechos y el derecho no justifican los daños, ha registrado por este caso una provisión «inmaterial», es decir, poco significativa en términos contables ²⁴.

PRECISIÓN Al cerrar esta lectura, la apelación sigue sin resolver según el expediente consultado ²². La sentencia no se ha pagado ni ejecutado: existe como condena, no como cobro ⁷.

¿Y en México? Una hipótesis explicativa

Supóngase un caso parecido en la Ciudad de México: un conductor que maneja con un sistema de asistencia, se distrae con el celular y atropella a dos peatones; el coche lo fabricó Tesla, Inc. y lo vendió en México su filial. Lo que sigue explica qué reglas entrarían en juego. Es una hipótesis explicativa, no un pronóstico: el resultado dependería de las pruebas y de la valoración de un juez.

Qué ley y qué juez

Las leyes mexicanas rigen «los actos y hechos ocurridos en su territorio» (art. 12 del Código Civil Federal) ²⁵. Como la materia civil es local, un choque en la capital se juzgaría con el Código Civil para el Distrito Federal, hoy de la Ciudad de México. Y lo resolvería un juez: en México no hay jurado en los juicios civiles.

El conductor: responsabilidad objetiva

Contra quien manejaba rige la responsabilidad objetiva. El Código Civil Federal no menciona los vehículos automotores; el de la capital sí, y además hace al propietario «responsable solidario» de los daños ^{25,26}. La víctima no tiene que probar culpa, sino el uso del objeto peligroso, el daño y la relación causal, sin que medie culpa grave de su parte ²⁷. Procede también el daño moral (art. 1916), y la acción prescribe en dos años (art. 1934) ²⁶. El artículo 1913 dice:

CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL (CIUDAD DE MÉXICO)

Artículo 1913 (reformado, G.O. 13 de marzo de 2008)

«Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos, vehículos automotores o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.»

Texto vigente, última reforma G.O. CDMX 20 de agosto de 2026 ²⁶

La única salida del demandado es probar la culpa inexcusable de la víctima, y la Primera Sala de la anterior integración de la Suprema Corte fijó cómo entenderla:

JURISPRUDENCIA · PRIMERA SALA · UNDÉCIMA ÉPOCA

1a./J. 41/2024 (11a.), registro digital 2028383

«RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL. PARA QUE SE ACTUALICE LA EXCEPCIÓN DE CULPA O NEGLIGENCIA INEXCUSABLE DE LA VÍCTIMA, ÉSTA DEBE SER GRAVE.» Criterio: la culpa de la víctima «debe ser grave y asimilarse al dolo. No basta con acreditar una culpa o negligencia leve o levísima de la víctima».

Gaceta del SJF, libro 35, marzo de 2024, tomo III, p. 2714; amparo directo 3/2021 ²⁸

En Key Largo, las víctimas eran dos peatones ⁶, y el jurado repartió la responsabilidad sólo entre Tesla y el conductor ¹.

El fabricante: hecho ilícito

Contra Tesla el camino es cuesta arriba. El artículo 1913 obliga a quien «hace uso» del objeto peligroso, no a quien lo fabricó. Contra el fabricante queda la regla general: responde «el que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro» (art. 1910) ^{25,26}. La familia tendría que probar el defecto, la negligencia de la empresa y que eso causó el daño, y podría reclamar el daño moral, que el juez cuantifica atendiendo, entre otros factores, a los derechos lesionados y al grado de responsabilidad (art. 1916) ²⁵. El derecho civil mexicano no tiene un régimen general de responsabilidad estricta del fabricante como el que permitió preguntar al jurado de Miami sólo por el defecto ¹.

La Ley Federal de Protección al Consumidor protege a quien **compró** el coche, no al peatón: el comprador puede reclamar cuando el bien «no ofrezca la seguridad que dada su naturaleza normalmente se espere de ella» (art. 82), y la información y la publicidad deben ser «veraces, comprobables, claros», sin descripciones que induzcan a error, aunque sean verdaderas, por su forma «exagerada» o «tendenciosa» (art. 32) ²⁹. Si el nombre o la publicidad de un sistema engañaran a los compradores, la Profeco podría promover una acción colectiva en su nombre (art. 26 de la LFPC; en lo federal, mientras no rija el Código Nacional de Procedimientos Civiles y Familiares, art. 585, fr. I, del Código Federal de Procedimientos Civiles) ^{29,30}.

Daños punitivos

En México los punitivos no son una acción autónoma: son una dimensión de la indemnización por daño moral. La Primera Sala de la anterior integración los reconoció en el amparo directo 30/2013, resuelto el 26 de febrero de 2014: un joven murió electrocutado en el lago artificial de un hotel de Acapulco; la sala de apelación había fijado un millón de pesos, y la Corte ordenó condenar a la administradora a 30,259,200 pesos, porque la indemnización debe resarcir el daño y también reprochar la conducta del responsable ³¹. En 2022, la misma Sala acotó la figura:

JURISPRUDENCIA · PRIMERA SALA · UNDÉCIMA ÉPOCA

1a./J. 136/2022 (11a.), registro digital 2025569

«DAÑOS PUNITIVOS. NO PROCEDEN INDEFECTIBLEMENTE EN CUALQUIER CASO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL (OBJETIVA O SUBJETIVA) COMO CONDICIÓN DE UNA JUSTA INDEMNIZACIÓN POR DAÑO MORAL.» Criterio: son «una sanción ejemplar con fines preventivos» que «puede adicionarse sólo cuando la gravedad de la conducta merezca un alto grado de reproche social que justifique dicha sanción».

Gaceta del SJF, libro 20, diciembre de 2022, tomo I, p. 654; amparo directo en revisión 358/2022 ³²

La justificación de esa tesis añade que los punitivos «no operan de la misma manera en la responsabilidad subjetiva que en la objetiva» ³². Un juez mexicano podría considerar graves los hechos de un caso parecido, pero el monto lo fijaría él, dentro del daño moral; no hay base para esperar cifras como las de un jurado de Florida.

¿Demandar a Elon Musk?

En principio, no. Las sociedades mercantiles inscritas tienen personalidad jurídica distinta de la de sus socios (art. 2o. de la Ley General de Sociedades Mercantiles) ³³, y la condena de Miami es contra Tesla, Inc., no contra Musk ². El velo corporativo procede levantarlo «como medida excepcional» cuando se acredite que la sociedad se usa para defraudar a terceros, según una tesis aislada de la Primera Sala de la anterior integración ³⁴. Se demandaría a la sociedad: a Tesla, Inc., que fabrica el coche, o a la filial que lo vende y le da servicio en México, Tesla Automobiles Sales and Service Mexico, S. de R.L. de C.V. ³⁵. La filial vende, pero no diseña el sistema.

¿Demandar en Estados Unidos?

No siempre funciona. En *Vasquez v. Bridgestone/Firestone*, seis pasajeros mexicanos murieron en un choque en Nuevo León; sus familiares demandaron en Texas al fabricante de la llanta y a General Motors, alegando defectos en el vehículo y en una llanta. El tribunal federal desechó el caso por *forum non conveniens*: México era el foro más adecuado y debía aplicarse la ley mexicana. El 4 de abril de 2003, el Quinto Circuito confirmó lo esencial y sólo ordenó añadir una cláusula que permitiera volver si el juicio resultaba imposible en México. Para el tribunal, que la ley mexicana ofreciera una acción por muerte, aun con topes severos a los daños, bastaba para considerarla un foro adecuado ³⁶.

PRECISIÓN Las dos jurisprudencias citadas son de la Primera Sala de la anterior integración de la Suprema Corte; desde el 1 de septiembre de 2025, la Corte renovada funciona sólo en Pleno. Los precedentes, tesis y jurisprudencias anteriores «mantendrán su vigencia» (transitorio Décimo Octavo de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación de 2024) ³⁷. Este capítulo es una hipótesis explicativa, no un criterio judicial sobre un caso de Tesla en México.

Conclusión

El caso Benavides muestra cómo se reparte la responsabilidad cuando una máquina asiste y una persona se distrae. El jurado no absolvió al conductor: le atribuyó dos terceras partes. Pero tampoco aceptó que la culpa fuera sólo suya, porque el coche detectó el alto, la camioneta y a una persona, y no avisó ni frenó, en una vía donde el propio manual decía que el sistema no debía usarse. Y separa dos cosas que suelen confundirse: un veredicto no es un pago. En México, el conductor respondería por usar un vehículo peligroso aunque no hubiera obrado ilícitamente; contra el fabricante, la familia tendría que probar más, ante un juez y no ante un jurado, y con daños punitivos reservados para conductas de muy alto reproche.

Glosario

Nivel 2 (SAE)

Automatización parcial en la que el sistema dirige y acelera, pero el conductor sigue a cargo y debe vigilar el camino.

Responsabilidad estricta por producto

En EE. UU., régimen en que el fabricante responde por poner en el mercado un producto defectuoso que causa daño, sin que deba probarse su negligencia.

Culpa comparativa

Reparto porcentual de la responsabilidad entre quienes causaron el daño.

Daños punitivos

Los que castigan y disuaden una conducta especialmente reprochable; en EE. UU. son una partida aparte y, en México, una dimensión del daño moral.

Fianza de apelación

Garantía que, en EE. UU., suele depositar quien apela una condena en dinero para suspender su ejecución.

Responsabilidad objetiva

La de quien usa un objeto peligroso, que responde del daño aunque no haya obrado ilícitamente.

Hecho ilícito

Conducta contraria a la ley o a las buenas costumbres que causa un daño y obliga a repararlo.

Forum non conveniens

Doctrina por la que un tribunal estadounidense desecha un caso porque otro foro, incluso extranjero, es más adecuado.

Preguntas para el repaso

1. ¿Qué detectó el Model S antes del choque y qué no hizo, según la orden de junio de 2025?
2. ¿Por qué la pregunta del jurado fue si había un defecto y no si Tesla actuó con negligencia?
3. ¿Qué valor tienen las frases de Musk si no hay prueba de que McGee las conociera?
4. ¿Qué resolvió la jueza sobre los datos del choque y por qué no impuso la sanción máxima?
5. ¿Cómo se llega de 129 millones de daños a una sentencia de 242.57 millones?
6. ¿Por qué una sentencia de 2025 sigue sin cobrarse en 2026?
7. ¿Qué tendría que probar la familia contra el conductor y qué contra el fabricante en la Ciudad de México?
8. ¿En qué se distinguen los daños punitivos de Florida de los que reconoce la jurisprudencia mexicana?

CÓMO CITAR ESTA LECTURA

Iurexia, «Benavides contra Tesla. El choque de Key Largo, la condena de 242 millones de dólares por el piloto automático y qué reglas aplicaría el derecho mexicano a un caso parecido», *Goliath*, material de lectura, actualizado al 29 de octubre de 2026.

Material académico e informativo. No sustituye la asesoría de un abogado. Iurexia es una plataforma de inteligencia artificial para el trabajo jurídico en México: iurexia.com.

Fuentes

Los números en el texto remiten a esta lista. Las traducciones de textos escritos en otros idiomas son propias, salvo que se diga otra cosa. Enlaces consultados el 29 de octubre de 2026.

1. ESTADOS UNIDOS *Benavides v. Tesla, Inc.*, S.D. Fla., caso 1:21-cv-21940, formulario del veredicto del jurado, 1 de agosto de 2025, ECF 534. <https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.flsd.593426/gov.uscourts.flsd.593426.534.0.pdf>
2. ESTADOS UNIDOS *Benavides v. Tesla*, sentencia definitiva, firmada el 1 de agosto de 2025, ECF 538. <https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.flsd.593426/gov.uscourts.flsd.593426.538.0.pdf>
3. PRENSA Reuters, en *Claims Journal*, 20 de febrero de 2026. <https://www.claimsjournal.com/news/national/2026/02/20/335814.htm>
4. PRENSA David Goodhue, *Miami Herald*, 14 de julio de 2025 (en Yahoo News). <https://www.yahoo.com/news/family-woman-slain-2019-florida-234106500.html>
5. ESTADOS UNIDOS *Tesla, Inc.*, Formulario 10-K de 2025 (SEC). <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1318605/000162828026003952/tsla-20251231.htm>
6. ESTADOS UNIDOS *Benavides v. Tesla*, orden sobre juicio sumario y mociones Daubert, 26 de junio de 2025, ECF 428, pp. 3-15, 47 (n. 53) y 94-97. https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCOURTS-flsd-1_21-cv-21940/pdf/USCOURTS-flsd-1_21-cv-21940-4.pdf

7. ESTADOS UNIDOS *Benavides v. Tesla*, orden sobre la estipulación para dispensar la fianza de apelación y suspender la ejecución, 17 de marzo de 2026, ECF 619. <https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.flstd.593426/gov.uscourts.flstd.593426.619.0.pdf>
8. ESTADOS UNIDOS *Benavides v. Tesla*, orden que niega la moción posterior al juicio, 19 de febrero de 2026, ECF 612. https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCOURTS-flsd-1_21-cv-21940/pdf/USCOURTS-flsd-1_21-cv-21940-14.pdf
9. PRENSA *NBC Miami*, nota sobre la familia tras el veredicto, agosto de 2025. <https://www.nbcmiami.com/news/local/family-grateful-after-tesla-found-partially-liable-for-deadly-keys-crash/3671963/>
10. ESTADOS UNIDOS Tesla, Inc., escrito de apelación, Undécimo Circuito, núm. 26-10858, 2 de julio de 2026, pp. 8-9 y 55. <https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.ca11.95291/gov.uscourts.ca11.95291.32.0.pdf>
11. PRENSA *NBC News*, crónica del veredicto, agosto de 2025. <https://www.nbcnews.com/news/us-news/tesla-autopilot-crash-trial-verdict-partly-liable-rcna222344>
12. ESTADOS UNIDOS *Benavides v. Tesla*, respuesta de las víctimas a la moción posterior al juicio, 20 de octubre de 2025, ECF 602, p. 3. <https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.flstd.593426/gov.uscourts.flstd.593426.602.0.pdf>
13. PRENSA *Lex Fridman Podcast*, n.º 18, entrevista con Elon Musk, 12 de abril de 2019 (transcripción, min. 22:39). <https://podcasts.happyscribe.com/lex-fridman-podcast-artificial-intelligence-ai/elon-musk-tesla-autopilot>
14. ESTADOS UNIDOS DMV de California, comunicado sobre la resolución del 16 de diciembre de 2025. <https://www.dmv.ca.gov/portal/news-and-media/dmv-finds-tesla-violated-california-state-law/>
15. ESTADOS UNIDOS DMV de California, comunicado del 17 de febrero de 2026. <https://www.dmv.ca.gov/portal/news-and-media/tesla-takes-corrective-action-to-avoid-dmv-suspension/>
16. ESTADOS UNIDOS *Benavides v. Tesla*, orden sobre sanciones de la Regla 37, 14 de abril de 2025, ECF 405, pp. 2-5, 9 y 12-15. https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCOURTS-flsd-1_21-cv-21940/pdf/USCOURTS-flsd-1_21-cv-21940-3.pdf
17. PRENSA T. Thadani y F. Siddiqui, *The Washington Post*, 29 de agosto de 2025 (en Reader Supported News). <https://www.rsn.org/001/tesla-said-it-didnt-have-key-data-in-a-fatal-crash-then-a-hacker-found-it.html>
18. ESTADOS UNIDOS Expediente de *Benavides v. Tesla*, S.D. Fla. 1:21-cv-21940, CourtListener (actas del juicio; ECF 540, 559-566 y 616). <https://www.courtlistener.com/docket/59932667/benavides-v-tesla-inc/>
19. ESTADOS UNIDOS *Benavides v. Tesla*, orden sobre honorarios, 18 de diciembre de 2025, ECF 605, p. 2. https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCOURTS-flsd-1_21-cv-21940/pdf/USCOURTS-flsd-1_21-cv-21940-12.pdf
20. PRENSA Reuters, en Investing.com, sobre la oferta de 60 millones, agosto de 2025. <https://www.investing.com/news/stock-market-news/tesla-rejected-60-million-settlement-before-losing-243-million-autopilot-verdict-4209903>
21. ESTADÍSTICA OFICIAL Banco de México, tipo de cambio FIX del 16 de octubre de 2026. <https://www.banxico.org.mx/tipcamb/tipCamMIAction.do>
22. ESTADOS UNIDOS Expediente de la apelación núm. 26-10858, Undécimo Circuito, CourtListener (entradas 3-5, 64 y 65). <https://www.courtlistener.com/docket/73308589/neima-benavides-v-tesla-inc/>
23. ESTADOS UNIDOS Escrito *amicus curiae* de Florida, Alabama y Georgia, Undécimo Circuito, 9 de julio de 2026, conclusión. <https://storage.courtlistener.com/recap/gov.uscourts.ca11.95291/gov.uscourts.ca11.95291.45.0.pdf>
24. ESTADOS UNIDOS Tesla, Inc., Formulario 10-Q del segundo trimestre de 2026 (SEC), nota de litigios. <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1318605/000162828026049270/tsla-20260630.htm>
25. LEY Código Civil Federal, arts. 12, 1910, 1913 y 1916, última reforma DOF 14-11-2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CCF.pdf>
26. LEY Código Civil para el Distrito Federal (Ciudad de México), arts. 1910, 1913, 1916 y 1934, última reforma G.O. CDMX 20 de agosto de 2026. https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/2025/CODIGOS_2025/CODIGO_CIVIL_PARA_EL_DF_15.4.pdf
27. TESIS DEL SEMANARIO SCJN, Primera Sala, 1a. CCLXXVI/2014 (10a.), tesis aislada, registro digital 2006974, Gaceta del SJF, libro 8, julio de 2014, p. 166. <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2006974>
28. TESIS DEL SEMANARIO SCJN, Primera Sala, 1a./J. 41/2024 (11a.), jurisprudencia, registro digital 2028383. <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2028383>
29. LEY Ley Federal de Protección al Consumidor, arts. 26, 32 y 82, última reforma DOF 12-12-2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>
30. LEY Código Federal de Procedimientos Civiles, art. 585 (rige en lo federal hasta la entrada en vigor del CNPCF, a más tardar el 1 de abril de 2027). <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CFPC.pdf>
31. SUPREMA CORTE SCJN, Primera Sala, amparo directo 30/2013, 26 de febrero de 2014, síntesis y extracto oficial. <https://www.scjn.gob.mx/derechos-humanos/sites/default/files/sentencias-emblematicas/resumen/2022-02/Resumen%20AD30-2013%20DGDH.pdf>
32. TESIS DEL SEMANARIO SCJN, Primera Sala, 1a./J. 136/2022 (11a.), jurisprudencia, registro digital 2025569. <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2025569>
33. LEY Ley General de Sociedades Mercantiles, art. 2o., última reforma DOF 20-10-2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGSM.pdf>
34. TESIS DEL SEMANARIO SCJN, Primera Sala, 1a. II/2025 (11a.), tesis aislada, registro digital 2029944, Gaceta del SJF, libro 46, febrero de 2025. <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2029944>
35. ESTADOS UNIDOS Tesla, Inc., 10-K de 2025, anexo 21.1 (subsidiarias). <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/1318605/000162828026003952/tsla-2025x12x31xex211.htm>
36. ESTADOS UNIDOS *Vasquez v. Bridgestone/Firestone, Inc.*, Quinto Circuito, núm. 01-41161, 4 de abril de 2003, pp. 2-5 y 8. <https://www.ca5.uscourts.gov/Opinions/published/01/01-41161.cv0.wpd.pdf>
37. LEY Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación (DOF 20 de diciembre de 2024), transitorio Décimo Octavo. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOPJF.pdf>