



¿ES EL RESPONSABLE DEL DESPLIEGUE DE SISTEMAS DE IA DE ALTO RIESGO UN SUJETO EVENTUALMENTE RESPONSABLE POR DEFECTOS CONFORME A LA NUEVA DIRECTIVA DE PRODUCTOS DEFECTUOSOS?*

Pascual Martínez Espín
Catedrático de Derecho civil
Centro de Estudios de Consumo

Fecha de publicación: 7 de enero de 2025

Índice:

1. Introducción
2. El operador in situ como responsable del despliegue en el Reglamento IA
 - 2.1. Definición y obligaciones según el artículo 26 del Reglamento IA
 - 2.2. Diferencias con otros sujetos regulados (fabricante, proveedor, distribuidor)
3. Responsabilidad frente a terceros: El caso del atropello por un coche autónomo
 - 3.1. Responsabilidad por culpa
 - 3.2. La posibilidad de un régimen de responsabilidad objetiva
4. Interacción entre el Reglamento IA y la Directiva de Responsabilidad por Productos
 - 4.1. Ámbito de aplicación de la Directiva
 - 4.2. Exclusión del operador in situ y posibles excepciones
5. Lagunas legales y propuestas futuras
 - 5.1. Ausencia de responsabilidad objetiva frente a terceros
 - 5.2. Perspectivas legislativas para cubrir vacíos normativos
6. Conclusiones
7. Bibliografía

* Este trabajo es parte del Proyecto de I+D+i PID2021-128913NB-I00, titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social: seguimiento y avances”, financiado/a por MICIU/AEI/10.13039/501100011033/ y “FEDER Una manera de hacer Europa” dirigido por Ángel Carrasco Perera y Encarna Cordero Lobato, del Proyecto de Investigación SBPLY/23/180225/000242 “El reto de la sostenibilidad en la cadena de suministros y la defensa del consumidor final” cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, en el marco del Programa Operativo de Castilla-La Mancha 2021-2027, dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Carretero García y de las Ayudas para la realización de proyectos de investigación aplicada, en el marco del Plan Propio de investigación, cofinanciadas en un 85% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), para el proyecto titulado “Modelos jurídicos eficientes de consumo sostenible”, con Ref.: 2022-GRIN- 34487 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana I. Mendoza Losana.



1. INTRODUCCIÓN

Los sistemas de inteligencia artificial (IA) de alto riesgo plantean complejos desafíos legales, particularmente en términos de responsabilidad civil. Según el Reglamento IA, un sistema de alto riesgo incluye aquellos que afectan derechos fundamentales, como sistemas utilizados en reclutamiento laboral, evaluación crediticia, o vehículos autónomos, debido a su potencial impacto significativo en la vida de las personas. Este marco subraya la necesidad de establecer criterios claros de responsabilidad para minimizar los riesgos asociados a su uso. En este contexto, el Reglamento de IA de la Unión Europea introduce un marco regulador para los responsables del despliegue de estos sistemas. Sin embargo, surgen interrogantes respecto a cómo interactúa este marco con la nueva Directiva de Responsabilidad por Productos, especialmente en casos donde terceros se ven perjudicados por un defecto del sistema.

El presente artículo explora las obligaciones y posibles responsabilidades del operador in situ, conforme al artículo 26 del Reglamento IA, y su posición dentro del esquema de la Directiva de Responsabilidad por Productos. Además, analiza las lagunas legales y propone reformas para garantizar una adecuada protección de terceros perjudicados.

2. EL OPERADOR IN SITU COMO RESPONSABLE DEL DESPLIEGUE EN EL REGLAMENTO IA

2.1. Definición y obligaciones según el artículo 26 del Reglamento IA

El artículo 26 del Reglamento IA establece las obligaciones de los responsables del despliegue de sistemas de IA de alto riesgo. Este responsable, definido como el operador contractual que utiliza el sistema en el lugar de su despliegue, debe garantizar que el sistema:

- Cumpla con los requisitos esenciales de seguridad y rendimiento.
- Se utilice de acuerdo con las instrucciones proporcionadas por el fabricante.
- Sea supervisado y controlado para mitigar riesgos.

Aunque estas obligaciones implican un nivel significativo de diligencia, el Reglamento no impone una responsabilidad objetiva frente a terceros.

2.2. Diferencias con otros sujetos regulados

El responsable del despliegue se diferencia claramente de otros actores mencionados en el Reglamento IA y la Directiva de Responsabilidad por Productos, como fabricantes,



proveedores o distribuidores. Mientras que estos últimos forman parte de la cadena de suministro, el operador in situ no necesariamente lo hace y, por tanto, no se le aplica directamente la Directiva. Esta distinción genera incertidumbre en cuanto a su responsabilidad frente a terceros.

3. RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS: EL CASO DEL ATROPELLO POR UN COCHE AUTÓNOMO

3.1. Responsabilidad por culpa

En ausencia de una regla específica, la responsabilidad del operador in situ frente a terceros, como una persona atropellada por un coche autónomo, dependerá del régimen general de responsabilidad civil en el ordenamiento jurídico aplicable. En España, el artículo 1902 del Código Civil podría ser utilizado para atribuir responsabilidad si se demuestra que el operador incumplió estándares de seguridad establecidos en el Reglamento IA. Por ejemplo, en el caso de un coche autónomo que atropelle a un peatón debido a una configuración incorrecta por parte del operador, este podría ser responsable si se demuestra negligencia en la supervisión del sistema.

3.2. La posibilidad de un régimen de responsabilidad objetiva

Algunos sistemas legales podrían aplicar un régimen objetivo por el uso de máquinas peligrosas. En España, por ejemplo, el artículo 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor podría ser relevante para imputar responsabilidad al responsable del despliegue. Un caso real podría ser un accidente causado por un vehículo autónomo homologado que, pese a cumplir con los requisitos técnicos, falle en condiciones extremas (como baja visibilidad). Este enfoque no está claramente contemplado en el Reglamento IA, lo que deja un vacío legal significativo.

4. INTERACCIÓN ENTRE EL REGLAMENTO IA Y LA DIRECTIVA DE RESPONSABILIDAD POR PRODUCTOS

4.1. Ámbito de aplicación de la Directiva

La Directiva de Responsabilidad por Productos está diseñada para cubrir defectos de fabricación, diseño o información. Los fabricantes, proveedores y distribuidores son los sujetos principales en este marco, dejando al operador in situ fuera de su alcance directo.



4.2. Exclusión del operador in situ y posibles excepciones

Aunque el operador in situ puede coincidir con el rol de distribuidor en algunos casos, en la mayoría de los escenarios no estará incluido en la Directiva. Esto implica que su responsabilidad se regirá por normas generales de responsabilidad civil, en lugar de las disposiciones específicas de la Directiva.

5. LAGUNAS LEGALES Y PROPUESTAS FUTURAS

5.1. Ausencia de responsabilidad objetiva frente a terceros

La falta de un régimen de responsabilidad objetiva en el Reglamento IA plantea problemas para los terceros perjudicados. Los sistemas de IA de alto riesgo, como coches autónomos, son intrínsecamente peligrosos y pueden causar daños incluso cuando se operan correctamente. Un caso ilustrativo podría ser el accidente ocurrido en Arizona en 2018, donde un vehículo autónomo en modo de prueba atropelló a un peatón. Este incidente destacó la falta de un marco claro de responsabilidad, dejando a las víctimas en una posición vulnerable frente a las corporaciones tecnológicas.

5.2. Perspectivas legislativas para cubrir vacíos normativos

Una posible solución sería introducir una legislación complementaria que establezca un régimen de responsabilidad objetiva para operadores in situ en ciertos escenarios, tal como ocurre en países como Alemania y Francia, donde se han implementado normativas similares para abordar daños relacionados con tecnologías avanzadas. Por ejemplo, en Francia, la legislación sobre responsabilidad de drones incluye disposiciones específicas para operadores, garantizando una compensación adecuada en casos de daños a terceros. Por ejemplo, en el caso de un dron de reparto que pierda control y cause daños materiales, sería razonable imputar responsabilidad objetiva al operador para garantizar una compensación adecuada y oportuna a las víctimas. Este enfoque sería coherente con la tendencia hacia regímenes objetivos en sectores tecnológicos avanzados.

6. CONCLUSIONES

1. El responsable del despliegue no está cubierto por la Directiva de Responsabilidad por Productos, salvo que coincida con otro rol como distribuidor.
2. Frente a terceros, la responsabilidad será generalmente por culpa, basada en el incumplimiento de los estándares del Reglamento IA.



3. La falta de un régimen de responsabilidad objetiva representa una laguna legal significativa

7. BIBLIOGRAFÍA

European Commission. (2022). "Proposal for a Regulation laying down harmonised rules on Artificial Intelligence (Artificial Intelligence Act)". COM(2021) 206 final.

Directive 85/374/EEC on liability for defective products (Updated version).

Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Martínez López, M. (2023). "Responsabilidad civil en sistemas de inteligencia artificial: ¿culpa o riesgo?" *Revista de Derecho Digital*, 15(3), 25-50.

Veale, M., & Borgesius, F. (2021). "Demystifying the Draft EU Artificial Intelligence Act". *Computer Law Review*, 42(4), 95-120.

Álvarez, J. (2024). "Régimen jurídico de la IA en la Unión Europea: Una aproximación crítica". Editorial Tecnos.