



Zivilrecht

Entscheidungen digitaler autonomer Systeme: Empfehlen sich Regelungen zu Verantwortung und Haftung?

Beschlussvorschläge

A. Haftung der Hersteller digitaler autonomer Systeme

I. Modifikation der deliktischen Produkthaftung

1. Im Rahmen der deliktischen Produkthaftung nach § 823 Abs. 1 BGB sollte der Fehler eines digitalen autonomen Systems widerleglich vermutet werden,
 - a. wenn sich das System fehlverhalten hat
oder
 - b. wenn das System einen Schaden verursacht hat.
2. Im Rahmen der deliktischen Produkthaftung nach § 823 Abs. 1 BGB sollte die Kausalität des Fehlers für die Rechtsgutsverletzung des Geschädigten widerleglich vermutet werden.
3. Bei der Entkräftung der Verschuldensvermutung sollte berücksichtigt werden, ob die Sicherheit des digitalen Systems durch eine unabhängige Stelle zertifiziert worden ist.

II. Klarstellung und Erweiterung der europäischen Produkthaftung

4. Für die harmonisierte Produkthaftung nach der Richtlinie 85/374/EWG sollte Art. 2 sprachlich so überarbeitet werden, dass Software und digitale autonome Systeme eindeutig erfasst werden.
5. Bei digitalen autonomen Systemen sollten Entwicklungsrisiken abweichend von Art. 7 lit. e) der Richtlinie, § 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG dem Hersteller zugewiesen werden.

III. Einführung einer Gefährdungshaftung der Hersteller digitaler autonomer Systeme

6. Zulasten der Hersteller digitaler autonomer Systeme sollte ein vom Vorliegen eines Produktfehlers unabhängiger Gefährdungshaftungstatbestand geschaffen werden.
7. Die einzuführende Gefährdungshaftung der Hersteller digitaler autonomer Systeme sollte ausgestaltet sein
 - a. als allgemeiner Tatbestand, der sämtliche digitalen autonomen Systeme erfasst,

oder
 - b. als sektorspezifische Spezialregelungen, die die einzelnen digitalen Systeme gesondert adressieren und inhaltlich nach dem jeweiligen Autonomie- und Risikograd differenzieren.

B. Haftung der Betreiber digitaler autonomer Systeme

I. Rechtsgeschäftliche Assistenzhaftung

8. Die Haftung für Erfüllungsgehilfen gemäß § 278 BGB sollte auf digitale Assistenzsysteme erstreckt werden.

II. Deliktshaftung der Betreiber digitaler autonomer Systeme

9. Die Haftung von Betreibern digitaler autonomer Systeme sollte als Verantwortlichkeit für vermutetes Verschulden nach dem Vorbild der §§ 831 Abs. 1, 836 Abs. 1 BGB ausgestaltet werden. Der Betreiber sollte für Fehlverhalten des Systems aus vermutetem Verschulden unter dem Vorbehalt der Exkulpation haften.
10. Die an §§ 831 Abs. 1, 836 Abs. 1 BGB angelehnte Haftung sollte Betreiber sämtlicher digitaler Systeme adressieren, unabhängig von ihrem Autonomiegrad.
11. Bei der Entkräftung der Verschuldensvermutung sollte berücksichtigt werden, ob die Sicherheit des digitalen Systems durch eine unabhängige Stelle zertifiziert worden ist.

III. Gefährdungshaftung der Betreiber digitaler autonomer Systeme

12. Die Haftung des Halters eines Kraftfahrzeugs nach § 7 StVG sollte auch für vollautonome Fahrzeuge (Level 5 Systeme) beibehalten werden.
13. Zulasten der Betreiber (Halter) digitaler autonomer Systeme sollte ein Gefährdungshaftungstatbestand nach dem Vorbild des § 7 StVG eingeführt werden,
 - a. ohne Rücksicht auf ihr Gefahrenpotential
 - oder*
 - b. sofern der Betrieb dieser Systeme in ähnlicher Weise wie bei Kraft- und Luftfahrzeugen mit erheblichen Gefahren für Personen und Sachen anderer verbunden ist.
14. Die einzuführende Gefährdungshaftung der Betreiber digitaler autonomer Systeme sollte gelten zulasten

- a. nur solcher unternehmerischer Betreiber, deren Unternehmensgegenstand der Betrieb digitaler autonomer Systeme ist,
oder
 - b. unternehmerischer Betreiber jeder Art
oder
 - c. jedes Betreibers eines digitalen autonomen Systems, unabhängig davon, ob es sich um Unternehmer oder Verbraucher handelt.
15. Die einzuführende Gefährdungshaftung der Betreiber digitaler autonomer Systeme sollte ausgestaltet sein
- a. als allgemeiner Tatbestand, der sämtliche digitalen autonomen Systeme erfasst,
oder
 - b. als sektorspezifische Spezialregelungen, die die einzelnen digitalen Systeme gesondert adressieren und inhaltlich nach dem jeweiligen Autonomie- und Risikograd differenzieren.

C. Einführung einer ePerson

16. Eine ePerson sollte nicht eingeführt und die eigene Rechtspersönlichkeit digitaler autonomer Systeme nicht anerkannt werden.

D. Versicherungsfragen

I. Pflichtversicherung

17. Soweit für digitale autonome Systeme eine Gefährdungshaftung eingeführt wird, sollte dies mit der Einführung einer Pflichtversicherung verbunden werden.

18. Für besonders gefahrenträchtige autonome robotische Systeme sollte eine gesetzliche Verpflichtung zur Haftpflichtversicherung eingeführt werden.

II. Haftungsetzung durch Versicherung

19. Als Antwort auf eine zunehmende Vernetzung empfiehlt sich perspektivisch die Einführung einer haftungsetzenden gesetzlichen Unfallversicherung (KI-Unfallversicherung).

E. Regelungsebene

20. Die Regelung der Verantwortung und Haftung für digitale autonome Systeme sollte
 - a. möglichst auf internationaler Ebene, jedenfalls aber durch die EU erfolgen
oder
 - b. innerhalb der EU möglichst weitgehend vereinheitlicht werden, soweit die Rahmenbedingungen der Haftung und Sicherheitsstandards betroffen sind, während die nähere Ausgestaltung dem nationalen Recht überlassen werden sollte
oder
 - c. auf mitgliedstaatlicher Ebene erfolgen.