



Autonome Systeme – Überlegungen zur Forderung einer Roboterhaftung

Dr. V. Kluge / A.-K. Müller | Vortrag | 1./2.7.2017 Telemedicus Sommerkonferenz Berlin



Entwicklungsstufen



Stärke der menschlichen Intelligenz: Adaptivität

Teil- oder hochautomatisiert:
Der Mensch muss sich für Rückübernahmen zur Verfügung halten

Autonomie liegt vor, wenn das System die Fähigkeit hat Bewegung und Kommunikation zu steuern, um die vorgegebenen Aufgaben ohne Eingriff durch den Menschen ausführen zu können

„artificial intelligence is the study of how to make computers do things at which, at the moment, people are better“.



Anwendungsbeispiel: autonomes Fahren

Driver assistance systems

Front camera:

- Audi active lane assist
- ACC stop&go
- Speed limit display
- Audi pre sense / front / plus
- Audi adaptive light with continuous headlight range control

Ultrasonic sensors at front:

- ACC stop&go
- Parking system
- Park assist

Infrared camera:

- Night vision assistant with highlighting of detected pedestrians



Quelle: www.autoindustryinsider.com

Front radar sensors:

- ACC stop&go
- Audi pre sense / front / plus

SARA sensor:

- ESP
- Audi pre sense basic

Rear camera:

- Parking system plus with reversing camera
- Park assist with reversing camera

Ultrasonic sensors at rear:

- Parking system
- Park assist

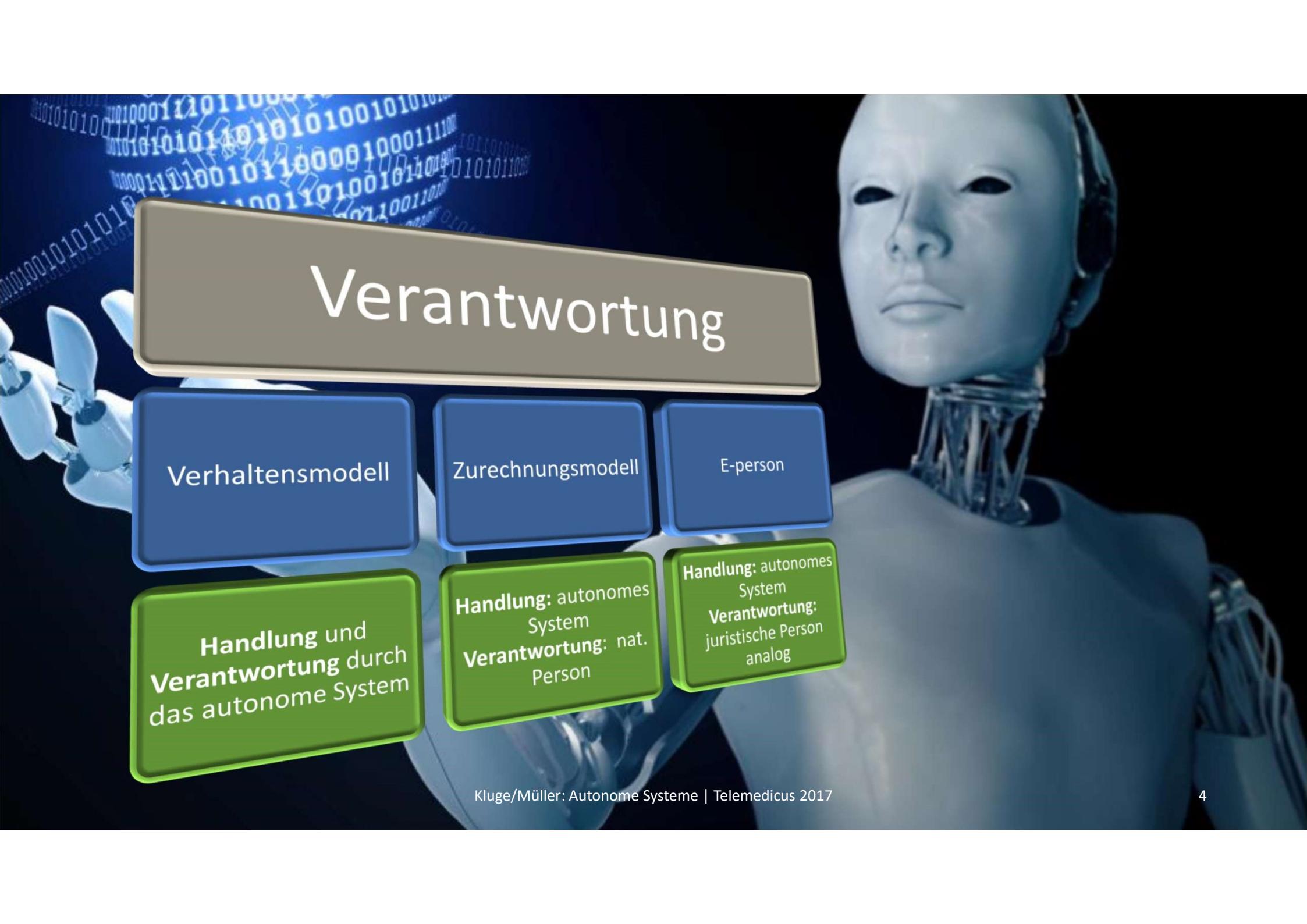
Rear radar sensors:

- Audi side assist
- Audi pre sense rear / plus

Crash sensors:

- Front protection adaptivity
- Side protection
- Rear impact protection

„Die Bundeskanzlerin prognostiziert, dass in 20 Jahren das autonome Fahren zur Pflicht werden könnte.“



Verantwortung

Verhaltensmodell

Zurechnungsmodell

E-person

**Handlung und
Verantwortung durch
das autonome System**

Handlung: autonomes
System
Verantwortung: nat.
Person

Handlung: autonomes
System
Verantwortung: juristische Person
analog



Grundsatzproblem

Sind autonome bzw. künstlich-intelligente Systeme = handlungsfähige Rechtssubjekte?





„Handlung“ im Zivilrecht

Kein Begriff des BGB, sondern des Strafrechts. Im BGB drückt sich die Handlung vielmehr als Geschäftsfähigkeit bzw. Deliktsfähigkeit aus:

Geschäftsfähigkeit (§§ 104 ff BGB):

Nach Vollendung des 7. Lebensjahrs = beschränkt geschäftsfähig

Unter Siebenjährige oder sich in einem krankhaften Zustand der Geistestätigkeit befindende Personen = geschäftsunfähig (vgl. § 104 Nr. 1 und Nr. 2 BGB)

wesentlich: freie Willensbildung

Deliktsfähigkeit (§ 828 BGB):

Differenzierung nach Altersstufen

Unter Siebenjährige grundsätzlich = deliktsunfähig

Personen, zwischen 7 und 18 Jahren = bedingt deliktsfähig (Einsichtsfähigkeit wird im Einzelfall geprüft)

Unterschied zur Geschäftsfähigkeit: keine starre Altersgrenze

„Wer“ in §§ 104, 823 BGB impliziert menschliches Rechtssubjekt



Überwindung des „Wer“?

- Handlung inkludiert ein voluntatives Moment, d.h. ein auf Willensentschluss beruhendes Eingreifen
- Das voluntative Moment ist wohl erst bei künstlicher Intelligenz zu sehen, da erst dann ein adaptives, d.h. auch auf eigenem Willensentschluss basierende Aktion stattfindet und nicht lediglich eine reproduzierte Aktion
- Überwindung des Wortlauts „Wer“ ggf. durch „evolutive“ Auslegung, da jedenfalls klar ist, dass der historische Gesetzgeber an autonome Systeme bzw. künstliche Intelligenz nicht gedacht hatte

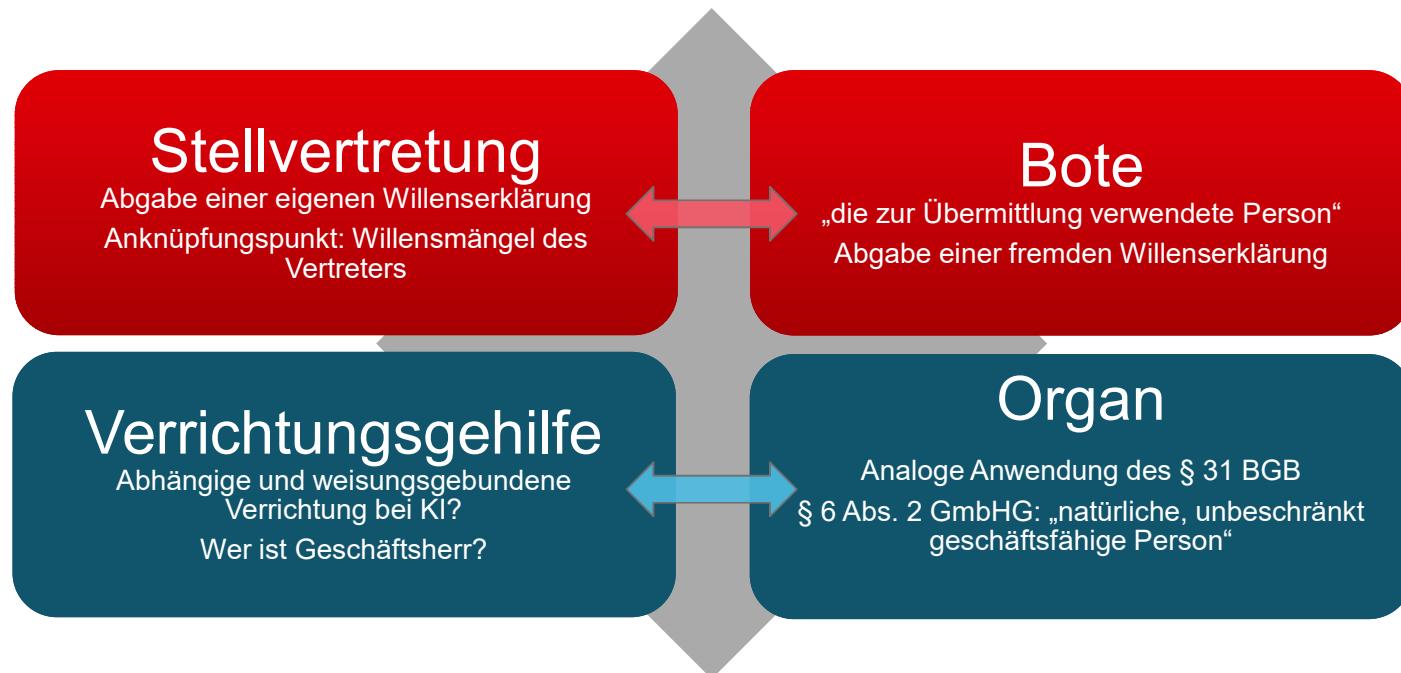


Problem: Altersgrenzen im Rahmen der Geschäfts- und Deliktsfähigkeit

- Starre Altersgrenze bei der Geschäftsfähigkeit: fraglich wie dies adäquat auf alterslose autonome Systeme übertragen werden kann. Möglich wäre nur eine gesetzliche *Fiktion der Geschäftsfähigkeit*
- Flexible Altersgrenze bei der Deliktsfähigkeit: da die Deliktsfähigkeit auf die individuelle Einsichtsfähigkeit abstellt, kann es keine starren Altersgrenzen geben. Dies eröffnet aber zugleich auch die Möglichkeit, die individuelle Einsichtsfähigkeit auch auf technische Systeme zu übertragen.
- Wie ermittelt man die individuelle Einsichtsfähigkeit?
 - Entwicklungspsychologische Gutachten → bietet sich bei autonomen Systemen nicht an
 - Erforderlich wären vielmehr objektive Kriterien
- für bestimmte Bereiche gibt es bereits jetzt objektive Kriterien: z.B. für die Einsichtsfähigkeit im Straßenverkehr kann auf die Voraussetzung zum Erhalt der Fahrerlaubnis abgestellt werden, d.h. dass autonome Systeme, soweit sie im Automobilbereich (autonomes Fahren) eingesetzt werden, für diesen Bereich auch einsichtsfähig wären.
- Denkbar wäre damit eine *Teildeliktsfähigkeit*



Zurechnungsmodell



Modell der e-Person

Juristische Person Noxalhaftung

- Zusammenfassung von Personen und Sachen zu einer rechtlich geregelten und zweckgebundenen Organisation, der die Rechtsordnung Rechtsfähigkeit verliehen hat
- Aber: kein normativer Anknüpfungspunkt
- Wille: psychischer Prozess
- Akzessorische Haftung des Gewalthabers für schadensstiftende Handlungen des Unterworfenen
- Sachqualitätsparallelen zum autonomen System aufgrund von Instrumentalisierung
- Rechtsfolgen für autonome Systeme nicht tragfähig



Zusammenfassung der Ergebnisse

Verhaltensmodell	Zurechnungsmodell	e-Person
<ul style="list-style-type: none">• Problem: „menschliche Handlung“, Altersgrenzen und Vermögensmasse• Lösung: Perspektivwechsel bzw. Anerkennung einer Teilrechts-/Teildeliktsfähigkeit	<ul style="list-style-type: none">• Problem: Altersgrenzen und Verharren im Vertragsgefüge sowie Organstellung als solche• Lösung: Autonomes System als Verrichtungsgehilfe	<ul style="list-style-type: none">• Problem: juristische Person verlangt menschliches Substrat und Noxalhaftung versagt bei der Schadensregulierung• Lösung: Schaffung einer e-Person inklusiver alternativer Finanzierungsformen



Vielen Dank!

Vanessa Kluge & Anne-Kathrin Müller

Fakultät VII Wirtschaft und Management

Institut für Volkswirtschaftslehre und Wirtschaftsrecht

Lehrstuhl für Wirtschafts-, Unternehmens- und Technikrecht

Straße des 17. Juni 153, 10623 Berlin

vanessa.kluge@tu-berlin.de

anne-kathrin.mueller@tu-berlin.de