

„Wir unterstützen bei der Risikofolgenabschätzung“

Technologie- und Industrieanwalt Andreas Eustacchio über künstliche Intelligenz, die Fragen der Haftung und die Grenzen der Technik, die etwa bei der Stopp-Corona-App sichtbar werden.



KI und selbstlernende Maschinen sind unverzichtbare Bausteine der Digitalisierung. Doch klare rechtliche Regeln für sie fehlen, warnt Industrie-Rechtsanwalt Andreas Eustacchio.

Zu welchen Themenbereichen werden Sie in der Rechtsberatung und anwaltlichen Vertretung von Industrie- und Technologieunternehmen überwiegend beauftragt?

Wir haben es grob gesprochen mit drei Bereichen zu tun: 1. Unternehmen, die bereits bei der Konstruktion und beim Design ihrer Produkte und Dienstleistungen Schäden und Haftungen möglichst ausschließen wollen und ergänzend eine rechtliche Risikofolgenabschätzung benötigen, 2. unterstützen wir Unternehmen, ihre langfristigen Geschäftsbeziehungen auf die bestmögliche rechtliche Vertragsgrundlage zu stellen, vor allem in der Zulieferindustrie und im Vertrieb, und schließlich 3. bei der Abwehr und Durchsetzung von Rechtsansprüchen innerhalb und außerhalb der Lieferkette, wenn Schadenersatzforderungen im Raum stehen. Wir haben es immer stärker mit der Verzahnung von Waren und Dienstleistungen zu tun. Was früher Wartungsverträge und After-Sales-Servicesverträge waren, mit denen man beim Verkauf

einer Maschine oder Anlage im Geschäft blieb, sind heute Software-Updates, häufig auch als Sicherheits-Updates bezeichnet, deren Notwendigkeit vom Nutzer aber schwer bis gar nicht beurteilt werden kann. Im umgekehrten Fall gibt es Unternehmen, die sicherheitsrelevante Software als „Extras“ verkaufen und dann im Schadensfall von einer Haftung nichts wissen wollen. Das geht rechtlich natürlich gar nicht. Auch bei Konsumgütern, also im B2C, geht es hin zum Kauf eines physischen Produkts verknüpft mit regelmäßigen Abo-Services für die Nutzung digitaler Dienstleistungen, was wir schon beim Kauf von Autos mit digitalen Extras sehen. In rechtlicher Hinsicht gibt es sehr viele Risiken, gerade bei vernetzten Produkten, wie die Verletzung von Datenschutz, Gefahr für Datensicherheit (Cyberkriminalität), ethische Fragestellungen bei selbstlernenden Systemen wie selbstfahrenden Autos – und natürlich haftungsrechtliche Folgen, wenn derartige Systeme nicht funktionieren und Schäden verursachen.

Können Sie dafür ein aktuelles Beispiel aus der Praxis nennen?

Bei der viel diskutierten Stopp-Corona-App etwa stellen sich neben datenschutzrechtlichen Fragen auch sicherheitstechnische, und zwar, ob der „Digital Handshake“ mit anderen Personen im Umfeld von zwei Metern auch wirklich funktioniert. Hier wurde zu Beginn der öffentlichen Diskussion möglicherweise schon eine zu hohe Sicherheitserwartung kreiert, denn mit Smartphones exakte Abstandsmessungen über Bluetooth zu machen, ist schwierig. Daher die berechtigte Frage, kann die Nutzung der App andere Personen vor einer Ansteckung mit Corona wirklich schützen? Die Debatte, wenn jemand in der Folge an Covid-19 verstirbt, weil eine andere infizierte Person von der App nicht erkannt wurde, möchte ich mir gar nicht vorstellen! Und was ist mit denen, die die App nicht installieren wollen oder die Schlüsselbundfunktion nicht nutzen und andere anstecken?

Gibt es für KI überhaupt klare rechtliche Rahmenbedingungen?

Die bestehenden Rechtssysteme bauen auf menschlichem Fehlverhalten auf. Es könnte sein, dass KI, gerade was die Haftung angeht, da rechtlich durchrutscht. Wer haftet für durch Fehler verursachte Schäden einer Software? Der Betreiber einer Maschine, der Hersteller, der Entwickler oder gar die Maschine oder das System selbst, ähnlich der Haftung einer juristi-

schen Person? Rechtlich problematisch ist es, wenn eine Zuordnung zu einem menschlichen Verhalten aufgrund eines selbstlernenden Systems nicht mehr möglich ist. Helfen könnte man sich durch eine verpflichtende Versicherung für derartige Maschinen wie bei der Kfz-Pflichthaftpflichtversicherung mit bestimmten Versicherungssummen. Dabei stellt sich die Frage nach Haftungshöchstgrenzen, was aber zum Nachteil eines Geschädigten sein könnte.

Gerade Produktionsbetriebe können in der Coronakrise schwer auf Homeoffice umstellen. Was bedeutet das für Unternehmen und wie können sie sich vor dem Risiko von Haftungen schützen?

Für Industrie- und Produktionsunternehmen ist Homeoffice tatsächlich nur bedingt und nicht für alle möglich. Vor allem jetzt, wo es um das Hochfahren der Wirtschaft geht, ist Social Distancing aber weiterhin notwendig. In der Industrie, Rückgrat der Wirtschaft und unseres Wohlstandes, aber auch Vorreiter für Automatisierung, ist Distanz am Arbeitsplatz noch am ehesten umsetzbar und möglich. Dazu kommt, dass sich die Transformation hin zum digitalen Wandel durch die aktuelle Coronasituation noch beschleunigen wird – das betrifft neben der Fertigungsindustrie viele andere Bereiche. Entwicklungen bekannt unter den Schlagworten selbstlernende Systeme, Deep Learning, KI oder Internet of Things (IoT) gewinnen auch in Bereichen der Medizintechnik, im Gesundheits- und Pflegebereich, im Baugewerbe, der Landwirtschaft, Logistik, bei autonomen Fahrzeugen usw. an Bedeutung. Die, die bereits in Digitalisierung investiert haben, haben einen gewissen Vorsprung.

Autonomes Fahren könnte durch Social Distancing einen Schub bekommen. Wie ist dort die Haftungsthematik?

Die Wahrheit ist, dass die Fahrzeuge zwar heute schon mit sehr guten Assistenzsystemen ausgestattet sind, aber technisch nicht so weit sind, dass man sich ohne menschliche Kontrolle automatisiert herumfahren lassen kann und will, noch ist das – zumindest in Europa – rechtlich zulässig. Einige Hersteller hatten ursprünglich begonnen, ihre Fahrzeuge als mit Autopiloten ausgestattete Systeme anzupreisen. Das hat man dann zumindest für Europa aufgegeben, aus Sorge vor einer Haftung für Schäden durch Unfälle, ausgelöst durch Assistenzsysteme, die technisch noch nicht ganz funktioniert haben.

Ist nicht auch in diesem Fall die Sicherheitserwartung der Anwender zu hoch?

Bei Software und IoT ist die Entwicklung so rasant, dass eine sicherheitsrelevante Norm schon wieder überholt sein könnte, sobald ein Produkt auf den Markt kommt. Nehmen wir an, eine Software wurde vor Markteinführung auf Sicherheitsrisiken getestet, es kommt dann aber doch zu sicherheitsrelevanten

Problemen und Schäden. Im Anwendungsbereich der Produkthaftung könnte ein Softwareentwickler argumentieren, dass zum Zeitpunkt, als er die Software ausgeliefert hat, diese dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprach und es nicht erkennbar war, dass es einen „Bug“ in der Software gab, es sich somit um eine Schadsoftware handelte. Mit dieser Argumentation könnte er sich von der Haftung befreien, zumindest nach den EU-Produkthaftungsregeln, vorausgesetzt, Software gilt auch als Produkt. Aber wer bestimmt den Stand der Wissenschaft und Technik einer Software, vor allem bei völlig neuen Entwicklungen, bei denen es keinen allgemeinen Stand der Wissenschaft und Technik gibt? Das sind noch ungelöste Fragestellungen.

Welche Rolle spielen technische Standards? Und was bedeutet das für die produktrechtliche Risikofolgenabschätzung?

Freiwillige technische Standards wie im EU Cybersecurity Act vorgesehen, aber auch Normen wie EN, DIN, ISO usw. sind lediglich Mindeststandards. Es genügt im Haftungsfall nicht, sich zur Abwehr von Ansprüchen nur darauf zu stützen. Das sehen wir in unserer Beratung auch sehr kritisch: Wir unterstützen daher Unternehmen sehr stark bei der rechtlichen Risikofolgenabschätzung. Diese beginnt bei der Entwicklung, also in der Konstruktions- bzw. Planungsphase von Produkten. Hier propagieren wir in Anlehnung an „Privacy by Design“ nach der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) ein „Safety by Design“, also sich nicht erst in der Produktion oder vor der Markteinführung mit produktsicherheitsrechtlichen Fragen auseinanderzusetzen, sondern bereits bei der Entwicklung. Dabei geht es um die Erhaltung der Systemsicherheit. Die Fokussierung auf funktionale Sicherheit allein ist zu wenig.

Viele Unternehmen glauben, dass das Arbeiten von Checklisten ausreicht . . .

Das ist der falsche Zugang: Nur zu sehen, ob technische Normen eingehalten werden, ist zu wenig. Wir wissen aus Gerichtsurteilen, dass die Sicherheitserwartung sehr häufig sogar über einer bestehenden Norm liegt. Das überrascht dann viele Unternehmen. Wir können helfen, indem wir mit den Unternehmen erarbeiten, ob konstruktive Änderungen am Produkt notwendig und möglich sind oder ob ein Warnhinweis ausreicht. Rechtlich sind konstruktive Maßnahmen immer zuerst zu setzen. Warnhinweise können ein konstruktiv unsicheres und damit gefährliches Produkt in der Regel nicht mehr sicher machen! Es ist zwar psychologisch schwierig, auf hart umkämpften Märkten bei Vertragsverhandlungen ehrlich auf Schwächen eigener Produkte hinzuweisen, also darauf, was das Produkt eben nicht kann. Aber je höher die Sicherheitserwartung, desto größer das Risiko, dafür in die Haftung genommen zu werden.

EUSTACCHIO
Rechtsanwälte • Attorneys at Law

EUSTACCHIO
Rechtsanwälte
Währinger Str. 26
1090 Wien
Tel.: +43/(1)319 97 00
office@eustacchio.com
www.eustacchio.com
www.automotivelaw.eu

Diese Seite entstand mit
finanzieller Unterstützung von
Eustacchio Rechtsanwälte.