

Quo vadis automatisiertes Autofahren - Mögliche Haftungsrisiken

6. GMTTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Rechtsanwältin Cordula E. Niklaus
Fürsprecherin LL.M.

6. GMTTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Persönliches

Cordula E. Niklaus, Fürsprecherin, LL.M.

Wirtschaftsanwältin mit mehr als 20 Jahren Berufserfahrung in der Versicherungs- und Finanzmarktindustrie, in der Beratung und Betreuung sowohl von internationalen Konzernen wie von KMU's und der Verwaltung, insbesondere in den Bereichen:

- IT- und Datenschutzrecht, insb. rechtliche Beratung und vertragliche Begleitung von interdisziplinären IT-Projekten, Erarbeitung und Prüfung von vertraglichen und reglementarischen Grundlagen; Erstellen von Datenschutzkonzepten etc.
- Vertrags- und Haftungsrecht
- Gesellschaftsrecht inkl. Corporate Governance und Compliance

Anwaltskanzlei Niklaus in Zürich

www.niclaw.ch

niclaw

6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Ausgangslage

- Ein Grundanliegen von rechtlicher Regelung ist die möglichst klare Zuweisung von Verantwortung
- Rund 90 Prozent aller Autounfälle sind die Folge menschlichen Versagens
- Gemäss der aktuellen Strassenverkehrsgesetzgebung muss ein Fahrzeug permanent vom Lenker beherrscht werden
- Zivilrechtlich haftet primär der Halter Fahrzeugs



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Aktuelle rechtliche Bestimmungen

- **Art. 31 Abs. 1 SVG Beherrschen des Fahrzeug**

Der Führer muss das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten jederzeit nachkommen kann.

- **Art. 41 OR Haftung im Allgemeinen**

Wer einem andern widerrechtlich Schaden zufügt, sei es mit Absicht, sei es aus Fahrlässigkeit, wird ihm zum Ersatze verpflichtet.



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

▪ Art. 3 VRV Bedienung des Fahrzeugs

Absatz 1:

Der Fahrzeugführer muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte sowie Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird.

Absatz 3:

Die Führer von Motorfahrzeugen, Motorfahrrädern und Fahrrädern dürfen die Lenkvorrichtung nicht loslassen.



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

▪ **Art. 58 Abs. 1 SVG Haftpflicht des Fahrzeughalters**

Wird durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, so haftet der Halter für den Schaden.

▪ **Art. 59 SVG Ermässigung oder Ausschluss der Halterhaftung**

Absatz 1:

Der Halter wird von der Haftpflicht befreit, wenn er beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht wurde ohne dass ihn selbst oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft und ohne dass fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeuges zum Unfall beigetragen hat.



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

▪ Art. 1 PrHG Grundsatz

Die herstellende Person (Herstellerin) haftet für den Schaden, wenn ein fehlerhaftes Produkt dazu führt, dass:

- a. eine Person getötet oder verletzt wird;
- b. eine Sache beschädigt oder zerstört wird, die nach ihrer Art gewöhnlich zum privaten Gebrauch oder Verbrauch bestimmt und vom Geschädigten hauptsächlich privat verwendet worden ist.

Die Herstellerin haftet nicht für den Schaden am fehlerhaften Produkt.



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

▪ Art. 55 OR Haftung des Geschäftsherrn

Der Geschäftsherr haftet für den Schaden, den seine Arbeitnehmer oder andere Hilfspersonen in Ausübung ihrer dienstlichen oder geschäftlichen Verrichtungen verursacht haben, wenn er nicht nachweist, dass er alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt angewendet hat, um einen Schaden dieser Art zu verhüten, oder dass der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten wäre.

2 Der Geschäftsherr kann auf denjenigen, der den Schaden gestiftet hat, insoweit Rückgriff nehmen, als dieser selbst schadenersatzpflichtig ist.



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

▪ Art. 4 PrHG Fehler

Ein Produkt ist fehlerhaft, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die man unter Berücksichtigung aller Umstände zu erwarten berechtigt ist; insbesondere sind zu berücksichtigen:

- a. die Art und Weise, in der es dem Publikum präsentiert wird;
- b. der Gebrauch, mit dem vernünftigerweise gerechnet werden kann;
- c. der Zeitpunkt, in dem es in Verkehr gebracht wurde.

Ein Produkt ist nicht allein deshalb fehlerhaft, weil später ein verbessertes Produkt in Verkehr gebracht wurde.



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

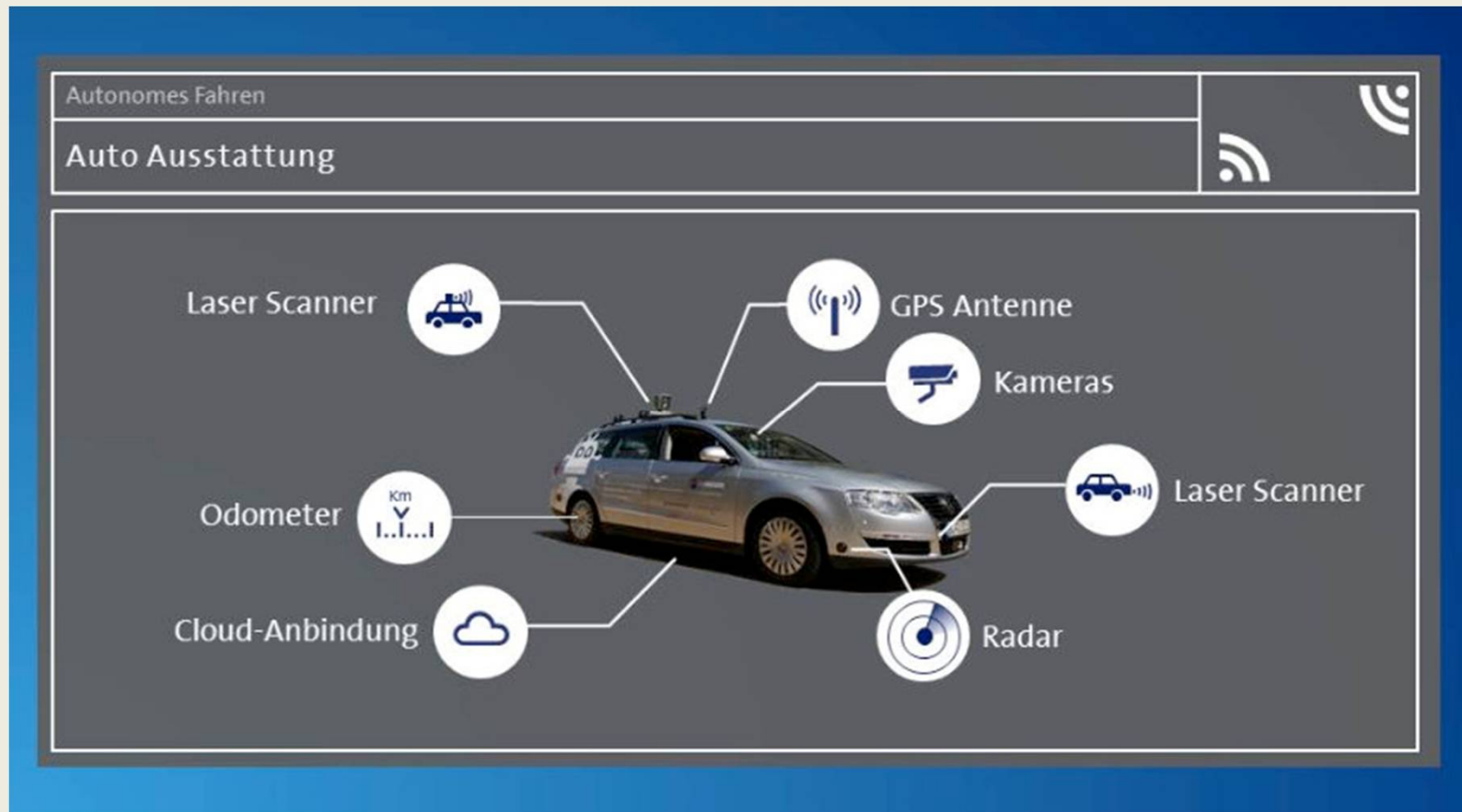
- **Art. 8 PrHG Wegbedingung der Haftung**

Vereinbarungen, welche die Haftpflicht nach diesem Gesetz gegenüber dem Geschädigten beschränken oder wegbedingen, sind nichtig.



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Das erste selbstfahrende Auto auf Schweizer Strassen



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Das erste selbstfahrende Auto auf Schweizer Strassen

Ein Erfahrungsbericht der Swisscom vom Mai 2015

Die technischen Merkmale des selbstfahrenden Autos

- Laser Scanner
- GPS Antenne
- Kameras
- Radar
- Odometer Km
- Cloud-Anbindung



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Das erste selbstfahrende Auto auf Schweizer Strassen

Ein Erfahrungsbericht der Swisscom vom Mai 2015

Unterschiedliche Beteiligte:

- Autohersteller (VW Passat)
- Autonomos Lab / Freie Universität Berlin liefert Software und baut Computer und Sensoren ein
- Nicht Lenker, sondern Software fährt, bremst und lenkt das Fahrzeug
- Laser-Scanner, Videokameras, GPS-Antenne
- Netzbetreiber



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Das erste selbstfahrende Auto auf Schweizer Strassen

Ein Erfahrungsbericht der Swisscom vom Mai 2015

Die grössten Herausforderungen

- Bundesamt für Strassen (ASTRA) musste Sonderbewilligung erteilen
- GPS-System muss laufend Informationen über Position liefern
- Dauerhafte Funkverbindung ist notwendig
- Die Lasersensoren erkennen kleinste Bewegungen, das Fahrzeug weicht aus oder löst abrupte Bremsung aus
- Sensoren reagieren sehr sensibel auf Sonnenlicht oder LED-Leuchten in Ampeln, Fahrzeug bremst ab



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Das erste selbstfahrende Auto auf Schweizer Strassen

Ein Erfahrungsbericht der Swisscom vom Mai 2015

Die grössten Herausforderungen

- Technologie Mix
- Fehlender Standard für Digitale Präzisionskarten
- Bei teilautonom fahrenden Autos liegt die Haftung weiterhin grundsätzlich beim Halter (Kausal- bzw. Gefährdungshaftung), wenn der Lenker verpflichtet und auch in der Lage ist, bei gefährlichen Situationen korrigierend einzugreifen
- Bei vollautonomen Fahrzeugen wird sich dies zu Lasten des Herstellers / Produktesicherheit verschieben



6. GMITTB-Jahrestagung vom 14. / 15. April 2016

Autonome Fahrzeuge – neueste Erkenntnisse und Trends

- In rund 6 Jahren und über 2 Mio gefahrenen Kilometer gab es mit Google-Autos rund 12 Unfälle, meist Auffahrkollisionen, weil die Autos zu langsam fahren
- Am 23. April 2016 soll ein Passus in der sog. Wiener Konvention gestrichen werden, dass der Fahrer jederzeit sein Auto führen muss
- Google-Auto verursacht einen Unfall und der Hersteller gibt seiner Software die Schuld dafür (Februar 2016)
- Hochauflösende und extrem präzise Karten sind unabdingbar -
-> Wettbewerb um Anbieter hat begonnen
- Abgrenzungsfragen zwischen Halter- und Herstellerhaftung
- Übergreifende Fondslösungen bei Versicherungen

