

2023年10月2日比較法研究所・先端科学ELSI研究所
共催講演会「ドイツ法における自動運転の賠償責任
」

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 明治大学法律研究所 公開日: 2024-03-27 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メンクハウス,ハインリッヒ メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10291/0002000325

【資料】講演録 明治大学法学部附属比較法研究所(監修)

2023年10月2日比較法研究所・ 先端科学ELSI研究所共催講演会 「ドイツ法における自動運転の賠償責任」

講演 フォルカー・ミヒヤエル・イエーニツヒ*
助手 ヴィクトーリア・シュレン**
監訳 メンクハウス・ハインリッヒ
翻訳 星山 琳(明治大学大学院法学研究科博士後期課程)

目次

- A. 序
- B. 道路交通法における自動運転のレベル
 - I. SAE およびドイツ法に基づくレベル構造
 - II. 2017: 高度および完全自動運転に関する法律上の規制
 - III. 2021: 自律走行に関する法律
 - IV. 結論: ドイツにおける自動運転の3つのレベル
- C. 賠償責任規定
 - I. 運転者の賠償責任
 - 1. 道路交通法第18条
 - 2. ドイツ民法典第823条以下
 - II. 技術的監督者の賠償責任
 - III. 保有者の賠償責任
 - 1. 道路交通法第7条第1項
 - 2. ドイツ民法典第823条以下

* フォルカー・ミヒヤエル・イエーニツヒ氏(Volker Michael Jänich)はフリードリヒ・シラー大学イェーナにおいてドイツ及び国際産業権利保護(gewerblichen Rechtsschutz)に関するゲルト・ブツェリウス講座(Gerd-Bucerius-Lehrstuhl für Bürgerliches Recht mit deutschem und internationalem gewerblichen Rechtsschutz)を担当し、チューリンゲン高等地方裁判所判事である。

** ヴィクトーリア・シュレン氏(Viktoria Schrön)は、イエーニツヒ教授の講座において助手(wissenschaftliche Mitarbeiterin)を務めている。

IV. 製造者の賠償責任

1. 不法行為における製造者責任の原則に基づく賠償責任
2. 製造物責任法および製造物責任に関する EU 指令の改正計画に基づく賠償責任
 - a) 序: EU 法と国内法
 - b) 製造物責任法第 1 条の責任要件
 - c) 「製造物」
 - d) 「製造者」
 - e) 欠陥の概念
 - f) 賠償責任の免責
 - g) 証明責任
 - h) さらなる変更
 - i) 製造物責任法に関する結論
3. AI の賠償責任に関する新たな EU 指令

D. 展望

A. 序

ドイツの自動車の運転中に引き起こされた損害に対する賠償責任制度は、伝統的に 2 つの柱に基づいています⁽¹⁾。一方は、運転者の過失責任 (**Verschuldenshaftung**) であり、他方は自動車保有者 (**Fahrzeughalter**) の厳格責任 (**Gefährdungshaftung**) (つまり無過失責任 (**verschuldensunabhängige Haftung**)) です⁽²⁾。自動車保有者とは、自動車を自らの責任で使用し、自動車に対する処分権限を有する者のことです⁽³⁾。

自動車の登録 (**Zulassung**) のためには賠償責任保険 (**Haftpflichtversicherung**) への加入が義務付けられています (責任保険法 (**Pflichtversicherungsgesetz**) 第 1 条)。この保険は保有者と運転者の両者に対する損害賠償請求をカバーしており、保険契約法 (**Versicherungsvertragsgesetz**) 第 115 条第 1 項第 1 文 (**VVG**) に基づき、被害者には保険者 (**Versicherung**) に対する直接請求権が与えられています。保険に加入していない場合、あるいは事故を引き起こした者が不明である場合に

(1) Wagner, NJW 2023, 1313, 1313.

(2) Wagner, NJW 2023, 1313, 1313.

(3) Ständige Rspr. BGH NJWNJW 1954, 1198 (1198); BGH NJW 1983, 1492 (1493).

は、保険者の保証基金(Garantiefonds)が効力を発揮することになります。

製造物責任法(Produkthaftungsrecht)に基づく製造物の欠陥(Produktmängel)による製造者(Hersteller)の賠償責任は、大半の事故が運転のミスあるいは整備不良に帰するものであるため、実務においてはこれまで従属的な役割を果たすにすぎませんでした⁽⁴⁾。また、欠陥のある自動車それ自体が事故を引き起こすというのは稀なことでした⁽⁵⁾。

交通事故法(Verkehrsunfallrecht)はこれまでとりわけ保有者と運転者の賠償責任を考慮してきましたけれども、自動運転車(autonome Fahrzeuge)の使用により新たな潜在的危険が生じることとなります。自動化された(automatisiertes)、あるいは自律的な(autonomes)システムが自動車の運転を引き受ける場合、「人間」というミスの要因が、ますます「機械」というミスの要因に取って代わられるようになります⁽⁶⁾。それゆえ、運転者あるいは保有者のミスの責任(Verantwortlichkeit)は減少し続け、製造者がますます出来事を支配するようになるため、中心人物として注目を集めることとなります⁽⁷⁾。このことは、ますます自動運転車への導入が進んでいるAIシステム⁽⁸⁾にも当てはまります。これらは自主的な判断をすることができるため、システムの動作に大きな影響を与えることは製造者の手に委ねられており、利用者はシステムの動作について何らかのコントロールをすることはできないのです⁽⁹⁾。

世界中の立法者がこのテーマに取り組んでいます。

ドイツの立法者は、既に2017年に高度および完全自動運転(hoch- und vollautomatisiertes Fahren)に関する規定を道路交通法(Straßenverkehrsgesetz)

(4) Wagner, NJW 2023, 1313, 1313.

(5) Wagner, NJW 2023, 1313, (1313).

(6) Gomille, JZ 2016, 76, (76).

(7) Vgl. Wagner, NJW 2023, 1313 (1313 f.).

(8) Wagner, JZ 2023, 1, (2).

(9) Wagner, JZ 2023, 1, (2).

(StVG)に追加しています⁽¹⁰⁾。

その後2021年には、自律走行(*autonomes Fahren*)に関する道路交通法におけるさらなる規制が続きました⁽¹¹⁾。

欧州委員会(*Europäische Kommission*)は、2022年9月28日に製造者の賠償責任に関する2つのEU指令案を提出しました。欠陥のある製造物の賠償責任に関する指令案(*Der Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Haftung für fehlerhafte Produkte*)(COM/2022/495final)は、現行製造物責任指令85/374/EWG(*Produkthaftungsrichtlinie*)をデジタル時代に適合させることを目標としています。

契約外の民事責任に関する規定をAIに適応させる指令案(*Der Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Anpassung der Vorschriften über außervertragliche zivilrechtliche Haftung an Künstliche Intelligenz*)(COM(2022)496 final)は、AIシステムの証明責任(*Beweislast*)に関して特定の法的規定を各国の過失責任に統合することを意図しています。

以下にドイツとEUにおける自律走行に関する現行の責任体系を示します。この場合には、運転者(*Fahrer*)、いわゆる技術的監督者(*Technische Aufsicht*)、保有者(*Halter*)、製造者(*Hersteller*)の賠償責任が考慮されます。

B. 道路交通法における自動運転のレベル

I. SAE およびドイツ法に基づくレベル構造

自律走行の法的評価のためには、自動化の程度に応じて自動車を異なるレベルに

(10) BT-Drs. 18/11776.

(11) BT-Drs. 19/27439.

区別することが適切であると思われます。このことに関しては、様々な可能性があります。

かつてのアメリカ自動車技術者協会 (Society of Automotive Engineers)、現在の SAE インターナショナル (SAE International) の制度は世界中で注目されています。SAE インターナショナルは自動運転を以下の様に 5 つのレベルに区別しています⁽¹²⁾。

Level 0:

運転自動化なし (No Driving Automation)

Level 1:

運転支援 (Driver Assistance)

Level 2:

部分的運転自動化 (Partial Driving Automation)

Level 3:

条件付運転自動化 (Conditional Driving Automation)

Level 4:

高度運転自動化 (High Driving Automation)

Level 5:

完全運転自動化 (Full Driving Automation)

ドイツの立法者はこの区別に従っていません。

今日、ドイツの道路交通法 (Straßenverkehrsgesetz) は高度あるいは完全自動

(12) SEA International, J3016 APR2021, S. 28 f.

運転機能 (mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion) を備える自動車 (§ 1a StVG)、そして特定の運転領域において自律走行機能を備える (mit autonomer Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen) 自動車 (道路交通法第 1d 条) を区別しています。

II. 2017: 高度および完全自動運転に関する法律上の規制

2017年に立法者は、連邦交通・デジタルインフラ省 (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) を代表して、とりわけ自動車業界の代表者との議論の場である「円卓会議 (Runder Tisch)」によって決定されたレベルに倣って、「高度および完全自動」のレベルを決定しました⁽¹³⁾。この審議会では、技術開発レベル 3(高度自動化)と 4(完全自動化)を定義しました⁽¹⁴⁾。

道路交通法第 1a 条は、法律においてこれらのレベルを区別すること無しに、2017年から「高度あるいは完全自動運転機能」を備える自動車の運転を認めています。

「円卓会議」よれば、「高度自動化」レベルは、システムを継続的に見張る必要がなく、運転者が介入するための時間的余裕を残して、運転者がシステムから運転を引き受けるように要請されることを特徴としています⁽¹⁵⁾。これは、SAE におけるレベルではレベル 3 に対応しています。

「完全自動化」レベルは、システムが自主的にあらゆる状況においてリスクを最

(13) BT-Drs. 18/11300, S. 12 f.

(14) Runder Tisch Automatisiertes Fahren, AG Forschung, Bericht zum Forschungsbedarf vom 13.01.2015, S. 116, abrufbar unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/Digitales/bericht-zum-forschungsbedarf-runder-tisch-automatisiertes-fahren.pdf?_blob=publicationFile

(15) Runder Tisch Automatisiertes Fahren, AG, Forschung Bericht zum Forschungsbedarf vom 13.01.2015, S. 116, abrufbar unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/Digitales/bericht-zum-forschungsbedarf-runder-tisch-automatisiertes-fahren.pdf?_blob=publicationFile; vgl. weiter BMVI, Automatisiertes und vernetztes Fahren, vom 27.07.2021, abrufbar unter <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Digitales/Automatisiertes-und-vernetztes-Fahren/Automatisiertes-und-vernetztes-Fahren/automatisiertes-und-vernetztes-fahren.html>

小限に抑えたシステム状態を確立できるため、運転者がシステムを見張るの必要がないということによって特徴づけられます⁽¹⁶⁾。

自律走行機能を備える自動車に関して、立法者は SAE レベル 4 とかつての連邦道路交通機関 (Bundesanstalt für Straßenwesen) の分類に倣いました⁽¹⁷⁾。

道路交通法第 1a 条によれば、(人間の)運転者による起動後、自動車の運転、すなわち前後左右の操縦を含めた運転タスクを引き受けることができる場合、自動車は高度あるいは完全自動運転とみなされます。

高度あるいは完全自動運転の場合、(人間の)運転者も運転者であるとみなされ(道路交通法第 1a 条第 4 項)、重要な役割を担います。それとは対照的に、自律走行機能を備える自動車は、特定の運転領域において、人が自動車を運転すること無しに運転タスクを実行することができます。

III. 2021: 自律走行に関する法律

2021 年に、ドイツの立法者は再び活動的になり、「特定の運転領域における自律走行機能を備える自動車」に関する規制を創り上げました。

ドイツの立法者は、道路交通法第 1d 条において自律走行機能を備える自動車を以下の様に定義しています。

「(1) この法律の意味における自律走行機能を備える自動車とは、以下のような自動車のことである。

1. 特定の運転領域において人が運転すること無く自主的に運転タスクを実行でき

(16) Runder Tisch Automatisiertes Fahren, AG Forschung, Bericht zum Forschungsbedarf vom 13.01.2015, S. 116, abrufbar unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/Digitales/bericht-zum-forschungsbedarf-runder-tisch-automatisiertes-fahren.pdf?__blob=publicationFile.

(17) BT-Drs. 19/27439, S. 16 u. 20.

ること。

2. 加えて、第 1e 条第 2 項に従った技術的装置を備えていること…」

現在では、運転者はいわゆる「技術的監督者 (Technische Aufsicht)」に取って代わられています。技術的監督者は、道路交通法第 1d 条第 3 項において、運転中に自律走行機能を備える自動車を停止させ、運転操作を起動させることのできる自然人 (natürliche Person) であると法的に定義されています。技術的監督者は自動車を常に見張り続ける必要はありません。

IV. 結論: ドイツにおける自動運転の 3 つのレベル

したがって、道路交通法では自動運転の 3 つのレベルを特定することができます。

運転者が常に見張る必要のある補助システム (Assistenzsysteme)、あるいは部分的な運転タスクしか補助しない補助システムに関しては、特別な規定を欠いています。ここでも、非自動運転車と同じ原則が適用されます。

特別の規定 (道路交通法第 1a-1c 条) は、(人間の) 運転者が常に見張ること無しに、起動後に前後左右の操縦を含めた運転タスクを引き受ける高度あるいは完全自動運転 (hoch- bzw. vollautomatisiert) 車に関して設けられています。法律は、高度あるいは完全自動運転の違いを規格化したり、定義したりしていません。したがって、差別化はいかなる法的結論ももたらしません⁽¹⁸⁾。それゆえ、これらのシステムを要約すれば「自動化」と言うことができます。

道路交通法第 1d-1l 条は、人間の運転者を伴わない自律走行車に言及しています。

今日では (2021 年時点)、連邦道路交通機関 (Bundesanstalt für Straßenwesen) も「アシスタント (assistiert)」、「自動化 (automatisiert)」あるいは「自律 (autonom)」

(18) Berndt, NZV 2022, 462, (462).

の3つのレベルだけを区別することを望んでいます⁽¹⁹⁾。

アシスタントモード (**assistierter Modus**) においては、システムが運転者の運転タスクを支援しますが、安全を保障するために常時の見張り、そして必要ならば運転者の側において手動で修正する必要があります⁽²⁰⁾。

自動モード (**automatisierter Modus**) においては、システムが運転を引き受けるため、運転者は他の活動に専念することができます⁽²¹⁾。それでもやはり、運転者はシステムの要請に応じて運転タスクを操縦できるように、引き続き注意し続けなければなりません⁽²²⁾。システムは、運転者による運転の再開のために十分な時間を与えます⁽²³⁾。

自律モード (**autonomer Modus**) においては、システムが完全に自動車を操縦する一方で、居合わせている人は乗員であり、運転に関連するタスクをこなすことは決してありません⁽²⁴⁾。

しかし、かかる規制は特定の運転領域を移動する自動車にのみ関係します。SAE レベル5における「完全自動化」の自動車は対象とされていません⁽²⁵⁾。これらは、人間の介入を必要とせず、あらゆる運転状況やどのような条件下でも完全に自律的に行動する能力を備えています⁽²⁶⁾。自動車は、人間の操縦無しに運転タスクのあ

(19) BAST, Selbstfahrende Autos – assistiert, automatisiert oder autonom? vom 11.03.2021.

(20) BAST, Selbstfahrende Autos – assistiert, automatisiert oder autonom? vom 11.03.2021.

(21) BAST, Selbstfahrende Autos – assistiert, automatisiert oder autonom? vom 11.03.2021.

(22) BAST, Selbstfahrende Autos – assistiert, automatisiert oder autonom? vom 11.03.2021.

(23) BAST, Selbstfahrende Autos – assistiert, automatisiert oder autonom? vom 11.03.2021.

(24) BAST, Selbstfahrende Autos – assistiert, automatisiert oder autonom? vom 11.03.2021.

(25) BT-Drs. 19/7439, S. 16.

(26) SEA International, J3016 APR2021, S. 29.

らゆる側面を処理したり、あるいは自動的にリスクを最小限に抑えた状態にできるようになったりします⁽²⁷⁾。

C. 賠償責任規定

自動運転あるいは自律走行機能を備えた自動車の運転中に第三者が害された場合、賠償責任の問題が生じます。今からは、皆様にドイツ法における賠償責任制度を紹介したいと思います。

I. 運転者の賠償責任

1. 道路交通法第 18 条

運転者は、事故の時点で自動車を運転しており、ハンドルを直接に操縦している者のことです⁽²⁸⁾。

道路交通法第 18 条によれば、自動車の運転中に人が死亡し、人の身体あるいは健康を侵害し、あるいは物 (Sache) を損壊した場合、運転者は推定された帰責性 (vermutetes Verschulden) に基づく責任を負います。

高度あるいは完全自動運転車の場合、高度あるいは完全自動運転機能を起動し、自動車の運転のためにかかる機能を使用する者も、たとえこの機能の規定通りの使用の範囲内で自らの手によって自動車を運転しないとしても、道路交通法第 1a 条第 4 項によれば運転者であるとみなされます。

道路交通法第 1b 条には、運転者の権利と義務が具体的に規定されています。道路交通法第 1b 条によれば、高度あるいは完全自動運転機能の助力を得て運転している間、運転者は交通上の出来事や運転から離れること許されます。

(27) SEA International, J3016 APR2021, S. 29.

(28) Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, StVG §18 Rn. 3.

しかし、自動車が運転者に要請をしている場合、または高度もしくは完全自動運転機能の規定通りの使用の前提がもはや満たされないことを認識し、あるいは明白な状況に基づいて認識せざるを得ない場合には、運転者は常に運転を引き受けることが可能でなければなりません。

このことから、運転者がシステムを頼りにし、交通の出来事から顔を背け、運転とは異なる活動をするならば、まだ注意義務に違反していないということが明確になります⁽²⁹⁾。それでもやはり、疑わしい場合には自動車の操縦を引き受けることができるように、適切な程度の注意を維持しなければなりません⁽³⁰⁾。事故の時点で自動車を運転していたのがシステムであったか、あるいは人間であったかを確定できるようにするため、自動車は衛星航法システム (Satellitennavigationssystem) によって算出された位置と時間のデータを記録します。この記録は、システムが運転者に運転を引き受けることを要請した場合、あるいはシステムの技術的な故障が生じた場合にも行われます。

自律走行機能を備える自動車は、運転をする人間がいなかったことが特徴です (道路交通法第 1d 条第 1 項第 1 号を参照)。その結果として、道路交通法第 18 条に基づく運転者の賠償責任は除外されます。

2. ドイツ民法典 (Bürgerliches Gesetzbuch(BGB)) 第 823 条以下

道路交通法第 18 条との本質的な違いは、損害の発生した場合に被害者が全ての証明責任を負担すること、すなわち被害者が運転者の帰責性 (Verschulden) も立証しなければならないということです⁽³¹⁾。道路交通法第 18 条第 1 項第 2 文によれば、これらは推定されます。道路交通法第 1b 条に従って、注意義務とみなされています。

(29) Schirmer, NZV 2017, 253, 255; Sedlmaier/Krzic Bogataj, NJW 2022, 2953 (2955).

(30) König, NZV 2017, 249, (251).

(31) Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, 27. Aufl. 2022, StVG § 18 Rn. 3 u. 8; Wagner, NJW 2023, 1313 (1315).

II. 技術的監督者の賠償責任

既に言及したように、自律走行機能を備える自動車の場合には、人間の運転者は「技術的監督者 (Technische Aufsicht)」に取って代わられます (道路交通法第 1d 条第 3 項)。

自律走行車の認可および運転に関する規則 (Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und-Betriebs-Verordnung)(AFGBV) 第 14 条は、自然人が技術的監督を務めるために満たすべき具体的な要件を置いています。自律走行車の認可および運転に関する規則第 14 条第 1 項第 2 文によれば、それについて、専門課程を修了していること、監督対象の自動車に関する教育を受けていること、有効な運転免許証を持っていること、そして信頼性が含まれています。自律走行車の認可および運転に関する規則第 14 条第 1 項第 3 文による信頼性の評価には、無犯罪証明書 (Führungszeugnis)、運転免許証登録簿に関する情報 (Auskunft aus dem Fahrerlaubnisregister)、運転適性登録簿の記載事項に関する情報 (Auskunft über Eintragungen aus dem Fahreignungsregister) など、様々な書類を提出しなければなりません。

道路交通法第 1f 条第 2 項によれば、技術的監督者は、自動車のシステムがそれを表示し、交通安全が危険に晒されない場合に限り、代替運転操作を評価し、許可するタスク負っています。技術的監督者は、自動車のシステムから自律走行機能を解除する信号があった場合には、すぐに自律走行機能を解除しなければなりません (道路交通法第 1f 条第 2 項第 2 号)。さらに、技術的監督者は、技術的設備の信号を評価し、必要がある場合には交通安全措置を講じる責任があります (道路交通法第 1f 条第 2 項第 3 号)。最後に、技術的監督者は、自動車が最小限のリスク状態に移行した場合、即座に乗員に連絡を取り、必要な安全措置を始めなければなりません (道路交通法第 1f 条第 2 項第 4 号)。

したがって、「技術的監督者」は一般の自動車利用者ではなく、有資格者であり、通常はオンラインで自動車を監督する自動車製造者の従業員 (Mitarbeiter) です。

その結果、技術的監督者が特定の運転状況において直接かつ個別的に判断をする唯一の自然人となります⁽³²⁾。しかし、技術的監督者はシステムから提案されたパラメーターに基づき、その範囲内でしかその判断をすることができないのです⁽³³⁾。

注目に値するのは、道路交通法が技術的監督者に関する特別な責任規定を定めていないことです。むしろ、立法理由では義務に違反し、有責な行為に対する一般的な責任規定を指摘しています⁽³⁴⁾。したがって、技術的監督者は、ドイツ民法典の一般的な責任規定(ドイツ民法典第 823 条以下)に従って帰責性が認められる場合にのみ、被害者に対して責任を負います⁽³⁵⁾。

ドイツ民法典第 823 条以下の範囲内で、被害者は帰責性を証明しなければなりません。これは、道路交通法第 18 条の運転者の賠償責任とは本質的に異なります。道路交通法第 18 条の場合には、道路交通法第 18 条第 1 項第 2 文に従って運転者の帰責性が推定され、被害者は単に自己の時点で被告が実際に自動車を運転していたことを立証すればよいのです⁽³⁶⁾。

運転者とは異なり、自律走行車が一般に交通規則を遵守することを確実なものとするのは技術的監督者のタスクではありません⁽³⁷⁾。むしろ、道路交通法第 1f 条第 2 項によれば、自動車のシステムが技術的監督者に介入を指示した場合、あるいは装置の技術的な信号の評価により介入の必要があると示された場合にのみ、技術的監督者が介入すべきであるとされています。したがって、たとえそのこと

(32) Schrader, DAR 2022, 9, (12).

(33) Schrader, DAR 2022, 9, (12).

(34) BT-Drs. 19/27439, S. 32.

(35) Schrader, ZRP 2021, 109, (111); Schrader, DAR 2022, 9, 12; Wagner, NJW 2023, 1313, (1315).

(36) Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, StVG § 18 Rn. 3, 8; Wagner, NJW 2023, 1313, 1315; 注: 原則として、運転者は、自らが交通法規に即して行動していたこと、あるいは例えば運転者に過失が無いにもかかわらず自動車を制御することができなくなったというような技術的な欠陥のような、別の事故原因あったことを証明することによって、免責を得ることができる。(Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Heß, StVG § 18 Rn. 8.)

(37) Wagner, NJW 2023, 1313, (1315).

が証拠法の範囲内でのみ発生したとしても、自動車の挙動に対するあらゆる責任 (Verantwortung) を技術的監督者に帰することは不適切でしょう⁽³⁸⁾。自律走行車による事故の場合、事故の時点で自動車が自動操縦装置 (Autopilot) によって運転されていたのか、あるいは技術的監督者が介入していたのかということ、しばしば被害者が確定できないことがあります⁽³⁹⁾。技術的監督者の義務違反の可能性を立証するために、道路交通法第 1f 条第 7 項は被害者が自動車のデータ記録にアクセスすることを可能にしています⁽⁴⁰⁾。

保有者は、義務保険法 (Pflichtversicherungsgesetz), (PflVG) 第 1 条第 2 文に基づいて、技術的監督者の賠償責任を強制的に締結しなければならない賠償責任保険の範囲内で共同保険をかけなければなりません (mitversichern)。

III. 保有者の賠償責任

1. 道路交通法第 7 条第 1 項

自動車の保有者とは、自動車を自らの責任で使用し、自動車に対する処分権限を有する者のことです⁽⁴¹⁾。保有者は、必ずしも所有者である必要はありません。

保有者は、自動車の運転中に人が死亡し、人の身体あるいは健康を侵害し、あるいは物を損壊した場合、道路交通法第 7 条第 1 項に基づいて責任を負います。この場合における責任は厳格責任、すなわちこの責任は過失に基づくものではありません (verschuldensunabhängig)。運転中に、交通手段としての自動車に関連する危険が顕在化した場合、損害が発生します⁽⁴²⁾。

道路交通法第 7 条第 1 項による保有者の賠償責任は、自動車に高度あるいは完全自動運転機能が備え付けられているか、自律走行機能が備え付けられているか、あるいはこれらの運転機能が一切備え付けられていないかに関わらず適用されます。

(38) Wagner, NJW 2023, 1313, (1315).

(39) Wagner, NJW 2023, 1313, (1315).

(40) Wagner, NJW 2023, 1313, (1315).

(41) Ständige Rspr. vgl u.a. BGH NJW 1960, (1572), 1973; BGH NJW 1992, 900, (902).

(42) Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke /Burmann, StVG §7 Rn. 5.

保有者の賠償責任の範囲内における唯一の特徴は、高度あるいは完全に自動化された自動車や自律走行車によって引き起こされた損害に対する賠償責任の上限が100%に引き上げられたことです。そのため、保有者の責任の範囲は、人身損害の場合には500万ユーロから1000万ユーロに引き上げられ(道路交通法第12条第1項第1文)、物的損害の場合には100万ユーロから200万ユーロに引き上げられました(道路交通法第12条第1項第1文第2号)。

道路交通法第7条第2項は、事故が不可抗力(*höhere Gewalt*)によって引き起こされた場合の免責を規定しています。不可抗力とは、外部から作用し、非典型的であり、回避することのできない出来事のことです⁽⁴³⁾。ソフトウェアは自動車の構成要素であるため、システムの技術的欠陥は外部から作用する出来事とはなりません⁽⁴⁴⁾。せいぜい不可抗力は、少なくとも自動車のソフトウェアに対するハッキング攻撃(*Hackerangriff*)の場合に検討される程度です⁽⁴⁵⁾。

2. ドイツ民法典第823条以下

自動車の保有者は、道路交通法第16条に基づき、さらに一般的な不法行為法による賠償責任を負います。ドイツ民法典第823条第1項に基づく過失による賠償責任(*verschuldensabhängige Haftung*)は、とりわけ損害が保有者の交通安全義務の違反に基づいている場合に適用されます。ここでは、特に交通安全状態の維持を確保する交通安全義務の違反が考慮されます⁽⁴⁶⁾。

保有者の特別な義務は、道路交通法第1d条の意味における自律走行車に関して規格化されます。道路交通法第1f条によれば、自律走行機能を備える自動車の保有者は、この自動車の交通安全と環境親和性(*Umweltverträglichkeit*)を確保する義務を負います。そのためには、保有者は特に自律走行機能のために必要なシステムの定期的な維持を保証しなければなりません。

(43) *Burmam/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmam*, StVG § 7 Rn. 14.

(44) *Frenz/Casmirvan den Broek*, DAR 2009, 625, (627).

(45) *Terminig*, zfs 2016, 303, (306).

(46) *Vogt*, NZV 2003, 151, (156).

自律走行車の認可および運転に関する規則第 13 条第 1 項は。この義務を具体化します。例えば、保有者は運転開始前に、様々な自動車部品の点検を必要とする出発前検査をしなければなりません。さらに、道路交通法第 1f 条第 2 項、自律走行車の認可および運転に関する規則第 13 条第 2 項によれば、技術的監督者が適切な資格と信頼性 (*Zuverlässigkeit*) を有し、決められた通りにタスクを遂行することを保証しなければなりません。

加えて、関連する保護法 (道路交通規則 (*Straßenverkehrsordnung*)、道路交通許可規則 (*Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung*)、刑法典 (*Strafgesetzbuch*) など) と併せてドイツ民法典第 823 条第 2 項に基づく賠償責任も残ります⁽⁴⁷⁾。

IV. 製造者の賠償責任

製造者の賠償責任は、製造物責任法第 1 条 (*Produkthaftungsgesetz(ProdHaftG)*) に基づいて認められ、ドイツ民法典第 823 条以下の一般的な不法行為規定が考慮されます。これらの規定は、並立して適用することが可能です (製造物責任法第 15 条第 2 項を参照)。

まず、不法行為による賠償責任について説明し、その後で製造物責任について説明します。

1. 不法行為における製造者責任の原則に基づく賠償責任

不法行為における製造者責任は、ドイツ民法典第 823 条第 1 項に基づく過失による賠償責任であり、注意義務の有責な違反 (*schuldhafte Verletzung von Sorgfaltspflichten*) に関連します⁽⁴⁸⁾。製造者責任の範囲内において、確立された判決に従って、証明責任の転換 (*Beweislastumkehr*) が適用されます⁽⁴⁹⁾。被害者は、単に製造物が製造者の下から離れた時点で欠陥があり、この欠陥と損害との間

(47) Frenz, zfs 2003, 381, (384).

(48) Eichelberger, Künstliche Intelligenz und Robotik, § 5 Rn. 6.

(49) BGH NJW 1969, 269, (274) – Hühnerpest; BGH NJW 1988, 2611, (2613) – Limonadenflasche; BeckOGK/Spindler, BGB § 823 Rn. 630.

に因果関係があることを立証すればよいのです⁽⁵⁰⁾。被害者が、加害者の領域におけるプロセスを見ることができないため、証明責任の転換が起こります⁽⁵¹⁾。

不法行為における製造者責任の原則によれば、特別な取引安全義務(指示の欠陥(**Instruktionsfehler**)、設計上の欠陥(**Konstruktionsfehler**)、および製造上の欠陥(**Fabrikationsfehler**)、並びに製造物の観察義務違反(**Verletzung von Produktbeobachtungspflichten**)の違反は、賠償責任を根拠づける可能性があります⁽⁵²⁾。

これらの義務は、自動車の自動化の程度に関わらず全ての自動車の製造者に帰せられます⁽⁵³⁾。

高度あるいは完全自動システムの場合、製造者には非自動運転車の場合よりも包括的な指示の義務が帰せられます⁽⁵⁴⁾。このことは、道路交通法第1a条第1項に基づいて自動運転機能を規定に沿って使用できるようにするため、運転者は製造者の指示に頼らざるをえないということが明らかになります⁽⁵⁵⁾。

けれども、その場合には、指示義務は設計上の義務と製造上の義務に従属するものであるということに注意が必要となります⁽⁵⁶⁾。設計あるいは製造の時点で既に欠陥がある欠陥製造物は、これらの欠陥について包括的に示している取扱説明書(**Gebrauchsanweisung**)によって欠陥が無いように見せかけることはできません⁽⁵⁷⁾。

(50) BGH NJW 1969, 269, (274) – Hühnerpest; BGH NJW 1988, 2611, 2613 – Limonadenflasche.

(51) BGH NJW 1969, 269 (275) – Hühnerpest.

(52) HK-BGB/ Staudinger, BGB § 823 Rn. 172.

(53) Vgl. Jänich/Schrader/Reck, NZV 2015, 313, (317 f.).

(54) Seufert, NZV 2022, 319, (320); vgl. Solmecke/Jockisch, MMR 2016, 359, (363).

(55) Seufert, NZV 2022, 319, (320).

(56) von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, 503, (507); Seufert, NZV 2022, 319, (320).

(57) von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, 503, (507); Seufert, NZV 2022, 319, (320).

自律走行機能を備える自動車に関しては、道路交通法第 1f 条第 3 項に基づき、製造者にさらなる義務が帰せられます。製造者は、自動車の電子および電氣的システム構成 (*elektronische und elektrische Architektur*) が攻撃から保護されていることを保証しなければなりません。その他に、製造者はリスク評価を実施しなければなりません。このために、製造者はこの評価がどのように実行され、重要な自動車部品が確認されたりリスクから保護されているということを証明しなければなりません。さらに、製造者は自律走行のための安全な無線連絡 (*Funkverbindung*) を保証し、関係者に対して講習 (*Schulung*) を提供し、所轄官庁にシステムに加えられた操作 (*Manipulation*) を通報しなければなりません。自律走行車の認可および運転に関する規則第 12 条には、特に自動車の安全性に関する製造者の責任が具体化されています。それについて、例えば安全についての考え方の作成などが含まれます。その結果、道路交通法(並びに自律走行車の認可および運転に関する規則)により、自動および自律走行に関する指示並びに製造物監視義務 (*Produktbeobachtungspflichten*) の拡張が規格化されました⁽⁵⁸⁾。

2. 製造物責任法および製造物責任に関する EU 指令の改正計画に基づく賠償責任

a) 序: EU 法と 国内法

製造物責任法に基づく賠償責任は、私的に使用される欠陥のある製造物に対して過失に基づかない責任(厳格責任)を確立した点で、非常に重要です⁽⁵⁹⁾。これは、1985 年の製造物責任に関する EU 指令 85/374/EWG(*europäische Produkthaftungsrichtlinie*)をドイツで実施したものです。

2022 年 9 月 28 日、欧州委員会 (*Europäische Kommission*) は EU 製造物責任法の包括的な改革を目的とする、欠陥製造物の責任に関する指令案 (COM/2022/495 final) を提案しました⁽⁶⁰⁾。この指令には、デジタルシステムへの一般的な適応と

(58) Seufert, NZV 2022, 319, (322).

(59) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (8).

(60) Wagner JZ 2023, 1, (1); von Westphalen, IWRZ 2023, (1).

AIシステムに関するいくらかの規制が含まれています⁽⁶¹⁾。デジタル化された経済への対応に加え、現在の法的状況と比較して、とりわけ業界に負担をかける多くの厳格化が含まれている明白に拡大され広範にわたる責任体制が導入されます⁽⁶²⁾。

以下では、自動あるいは自律走行の賠償責任に関する現在の法的状況(解釈論(*de lege lata*))に基づく関連規定の概要を示し、続いて立案されている製造物責任に関するEU指令の改正案を提示します。以下、欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案(COM/2022/495 final)は、„ProdHaft-RL-E“と略記します。

b) 製造物責任法第1条の責任要件

製造物責任法第1条によれば、製造物の欠陥により誰かが死亡し、身体あるいは健康を侵害され、物が損壊された場合、製造者は過失に基づかずに賠償責任を負います。

物の損壊の場合、瑕疵のある製造物以外の物が損壊され、その損壊を受けた物が通常は私的な使用(*privater Gebrauch*)あるいは消費を目的としたものであり、かつ主に被害者によりその目的で使用されていた場合に限り、製造物責任法第1条第1項第2文に基づき責任を負います。

ここでは、欠陥のある自動走行車の製造者は、私的に使用されている自動車に対する事故の相手方の物的損害を賠償する責任を負わなければならないということは明白です。営業上使用されている自動車が損害を受けた場合、責任は免除されます。

指令案は、製造物責任の保護範囲を私的に使用されている物に生じた損害に限定することを維持する意向です(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第4条第6項b) iii))。

この判断は、私的に使用されるものと職業上使用されるものとの間の恣意的な区

(61) Wagner JZ 2023, 1, (1).

(62) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (8).

別につながり、生じてしまっている保護の欠落を国内の製造物責任法が埋めなければならないため、製造物責任法の統一性が損なわれることから、学説(Literatur)では正当に批判されています⁽⁶³⁾。

c) 「製造物」

製造物責任法第2条によれば、「動産」と電気は「製造物」です。

「物」とは、有体物に限られます(ドイツ民法典第90条)。したがって、ソフトウェアが製造物責任法第2条の意味における製造物となりうるかどうか議論されています⁽⁶⁴⁾。

通説的見解によれば、ソフトウェアが記録メディア(Datenträger)や他のハードウェアのような動産に接続されることによって具現化される場合、ソフトウェアは「製造物」であるとされます⁽⁶⁵⁾。このことは、自動あるいは自律走行車の場合にはしばしば生じます。

欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第4条第1項は、これまで存在していた法的不安定性を取り除くため、製造物の概念にソフトウェアを明確に含めることを求めています⁽⁶⁶⁾。

AIシステムも製造物概念に明確に該当します⁽⁶⁷⁾。これまでの法的状況とは対照的に、製造物の具体化はもはや将来的に重要ではなくなります⁽⁶⁸⁾。

商業活動以外で開発あるいは提供されるフリーウェア(freie Software)やオープン

(63) Wagner, NJW 2023, 1313, (1318).

(64) Vgl. u.a. BeckOGK/Rebin, ProdHaftG § 2 Rn. 49 ff.; BeckOK BGB/Förster, ProdHaftG § 2 Rn. 22 ff.; Wagner, AcP 217, 707, (717 f.).

(65) Vgl. u.a. BeckOGK/Rebin, ProdHaftG § 2 Rn. 49 ff.; BeckOK BGB/Förster, ProdHaftG § 2 Rn. 22; Seufert, NZV 2022, 319, (322).

(66) COM/2022/495 final, ErwGr 3.

(67) COM/2022/495 final, ErwGr 12.

(68) COM/2022/495 final, ErwGr 12.

ソースソフトウェア (**quelloffene Software**) は例外とみなされています。技術革新や研究が妨げられるべきではないのです⁽⁶⁹⁾。しかし、今後の指令では、ソフトウェアの安全性 (**Sicherheit**)、互換性 (**Kompatibilität**)、相互運用性 (**Interoperabilität**) を目的とする場合を除き、ソフトウェアが有償で提供される場合、あるいは個人情報
が商業活動で使用される場合には、オープンソースソフトウェアにも適用される
予定です⁽⁷⁰⁾。

その上さらに、製造物責任は、最終製造物がかかるサービス無しには1つあるいは
いくらかの機能を遂行することができない最終製造物に結び付いているデジタル
サービスにも適用されます(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第4条
第4項)。これには、ナビゲーション機器 (**Navigationsgerät**) に導入されている地
図素材 (**Kartenmaterial**) の欠陥などのような、データの欠陥に対する賠償責任も
含まれます⁽⁷¹⁾。

さらに、将来的には、最終製造者に加えて部品あるいは部分的な製造物製造者も
製造物の欠陥に対する賠償責任を負うこととなります(欠陥製造物に対する賠償責
任に関する指令案第7条第1項および第2項)。例えば、自律走行車に交通データ
(**Verkehrsdaten**) あるいは地理データ (**Geodaten**) を提供する関係者にも賠償責任
を拡大することは、自律走行車の安全性に貢献し、責任感のある行動を促進しま
す⁽⁷²⁾。

d) 「製造者」

製造者として、最終製造者は最終製造物の全ての欠陥に対して賠償責任を負いま
す。

部分的な製造者は、それぞれの部分的な製造物に対して限定的に賠償責任を負い

(69) COM/2022/495 final, ErwGr 13.

(70) COM/2022/495 final, ErwGr 13; kritisch: Kapoor/Sedmaier, RAW 2023, 8, 9;
Spindler, CR 2022, 689, 691.

(71) COM/2022/495 final, ErwGr. 15.

(72) Wagner, NJW 2023, 1313, 1317 f.

ます(製造物責任法第4条第1項第1文)。

そのうえ、事実上の製造者(Quasi-Hersteller)、すなわち製造者の名前、商標、あるいはその他の特徴的な目印を付けて製造者であると偽称する者(製造物責任法第4条第1項第2文)、輸入業者(Importeur)(製造物責任法第4条第3項)、納入業者(Lieferant)は、製造物の製造者を特定できない場合(製造物責任法第4条第4項)、賠償責任を負います。

改革によって、責任主体(Haftungssubjekt)の範囲が拡大される予定です。製造者、事実上の製造者、輸入業者に加え、既に取り引の場に出されている、あるいは運転に使用されている製造物に本質的な変更を加え、製造者のコントロールの及ばないところで変更を加えた者も、将来的に損害賠償責任を負う予定です(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第7条第4項)。たしかに、損害の原因となった欠陥が、変更の影響を受けなかった製造物の一部分に関連していることを証明できるならば、賠償責任が免責される可能性があります(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第7条第4項)。けれども、欠陥の原因が単一であることは稀なことであるため、免責の証明をすることはしばしば困難なこととなります⁽⁷³⁾。

その規制は、自動車業界、とりわけ輸送用営業車両の車体製造者や自律走行車分野における新たな会社に関連しており、それらの会社は既存の自動車の変更に対する賠償責任の問題に取り組まなければなりません⁽⁷⁴⁾。

その上さらに、現在では製造者の代理人(Bevollmächtigter)およびフルフィルメントサービス提供者(Fulfillment-Dienstleister)も賠償責任を負うこととなりました。欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第4条第12項によれば、代理人とは、製造者の名前で特定のタスクを引き受けるために製造者から委託された者のことです。外国の製造者のためにヨーロッパにおける規制義務を履行することを主なビジネスモデルとする代理人は、これまではこの資格において賠償責任を

(73) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (9).

(74) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (9).

負うことはありませんでした⁽⁷⁵⁾。

欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第4条第14項によれば、フルフィルメントサービス提供者とは、ビジネス活動の範囲内において、所有権のない製造物の倉庫保管、梱包、宛名書き、発送といったサービス業務のうち少なくとも2つを提供する自然人あるいは法人のことです。その際に、特定の郵便サービスおよび小包配達サービスを例外とします。

同様に、EUにおけるフルフィルメントサービス提供者は、EU外の製造者の欠陥のある製造物によって引き起こされた損害に対する賠償責任を問われる可能性があります。このことは、従来の経済的な関係者がこれまで直接あるいは間接的に直面してこなかった製造物責任のリスクに曝されるようになったため、重要な革新を意味します⁽⁷⁶⁾。

e) 欠陥の概念

製造物責任法第3条によれば、製造物が市場に流通した時点で正当化された安全性の期待に応えない場合、市場は絶対的な安全性を期待することができず、その製造物は欠陥があるということになります⁽⁷⁷⁾。欠陥の概念は不法行為における製造者責任と一致するものであるため、指示の欠陥、設計上の欠陥、および製造上の欠陥が考慮されます⁽⁷⁸⁾。したがって、これに関しては上記の説明がそのまま妥当します。しかし、製造物の観察義務は製造物責任法には規定されていません⁽⁷⁹⁾。

欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第6条は、デジタル製造物に特有の要件を満たすために、これまでの欠陥の概念を欠陥評価に関する判断基準の目録によって拡張しています⁽⁸⁰⁾。それによれば、欠陥のある製造物とは、例えば製造物

(75) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (10).

(76) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (10).

(77) BGH NJW 2009, 1669 (1670)Rn. 12 – Kirschtaler.

(78) RegE zum ProdHaftG, BT-Drs. 11/2447, 17 f.; BeckOK BGB/Förster, ProdHaftG § 3 Rn. 6; MüKoBGB/Wagner, ProdHaftG § 3 Rn. 41.

(79) BeckOGK/Goehl, ProdHaftG § 3 Rn. 77.

(80) Wagner, NJW 2023, 1313, (1318).

の包装、予見可能な濫用とも言える使用、学習能力の影響、他の製造物との相互作用、市場に導入する時期、安全性の要件、規制的な介入、最終利用者に特有の期待などの様々な要因に基づいて、期待される安全性を提供しない製造物のことです。

けれども、既により優れたバージョンが市場に存在していたり、将来的にすぐに手に入るようになったりすることによって、製造物が自動的に欠陥品であるということにはなりません。

特に強調すべきは、重要な革新が含まれている欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 6 条第 1 項 d) です。現在の法的状況では、過失に基づく賠償責任のみを指図するドイツ民法典第 823 条第 1 項により、単に他の製造物との組み合わせのリスクに関して製造物を観察する義務があるだけです⁽⁸¹⁾。将来的に、欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 6 条第 1 項 d) に基づいて、製造者の製造物に対する他の製造物の影響も考慮されなければなりません。その場合、帰責性が無くとも賠償責任が課されることとなります⁽⁸²⁾。

欠陥の概念を市場の流通の時点を超えて拡大することは、特に重要です⁽⁸³⁾。デジタル製造物の場合、しばしば製造者は市場に流通した後も製造物にアクセスすることができ、アップデート (Update) あるいはアップグレード (Upgrade) によって製造物に修正を加えることができます⁽⁸⁴⁾。その際に、最新のアップデートあるいはアップグレードのセキュリティ機能が考慮されますが、変更されていないハードウェアは、引き続き市場に流通した時点に関連する基準に従って評価されます⁽⁸⁵⁾。

それに対応して、製造者は、欠陥がソフトウェアのアップデートあるいはアップグレードに帰する場合、あるいはアップデートが行われなかったことに帰する場合、欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 10 条第 2 項 b) に基づいて賠償

(81) BGH NJW 1987, 1009; Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (12).

(82) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, 12; weiter: Spindler CR 2022, 689, (693).

(83) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, 11; Wagner, JZ 2023, 1, (6).

(84) Wagner, NJW 2023, 1313, (1318).

(85) Wagner, NJW 2023, 1313, (1318).

責任を負います。このことは、欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第10条第2項a)によって、製造者のコントロール下にある限り、接続されたデジタルサービスによって生じる欠陥にも適用されます。

デジタルサービスの提供者自身は、欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第7条第1項および第2項に従って市場に流通した時点で既に部品製造者として欠陥に対して賠償責任を負っています。欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第10条第2項a)は、デジタル製造物をデジタルサービスに接続する最終製造者の賠償責任に関するものです⁽⁸⁶⁾。

現行製造物責任指令85/374/EWGには、売却後の製造物監視義務は含まれていません⁽⁸⁷⁾。しかし、ドイツ民法典第823条第1項に基づく不法行為法上の製造物責任は、製造者に製造物を監視する義務を課しています⁽⁸⁸⁾。その上、ドイツ民法典第327条以下に基づき更新する契約上の義務もあります⁽⁸⁹⁾。

欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第10条第2項c)によれば、安全性を維持するために必要なソフトウェアのアップデートあるいはアップグレードを欠いている場合、製造者は賠償責任を負います。その結果として、ソフトウェアを更新する(契約外の)義務が生じますが、製造物の安全性に限定され、それ以上の機能については関係しません⁽⁹⁰⁾。

欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第7条第3項によれば、本来の製造者が賠償責任を負わせることができない場合、小売商が責任を負うため、契約上の更新義務と製造物責任法上の更新義務との間に重複が生じる可能性があります。

(86) COM/2022/495 final, ErwGr 37; Wagner, NJW 2023, 1313, (1318).

(87) Wagner, NJW 2023, 1313, (1318).

(88) MüKo BGB/Wagner, § 823 Rn. 988 ff.

(89) Wagner, NJW 2023, 1313, (1318).

(90) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, 12; Spindler CR 2022, 689, 694; Wagner JZ 2023, 1, (6f.).

欠陥概念の新たな方向付けは、自律走行にとって大きな意味を持ちます。なぜなら、提案されている規制は、将来的に、自律走行車によって引き起こされる事故の大部分について自動車製造者が賠償責任を負わざるをえないことを導くからです⁽⁹¹⁾。

f) 賠償責任の免責

製造物責任法第1条第2項および第3項は、製造物責任の賠償責任の免責(Haftungsausschluss)を規定しています。自動あるいは自律走行に関しては、特に製造物責任法第1条第2項第5号が重要です。製造物責任法第1条第2項第5号によれば、製造物が市場に流通した時点の科学技術水準では欠陥に気づくことができなかつた場合、賠償責任は免責されます。この規定は、業界の技術革新に向けた意欲と損害のリスクの付保可能性は維持されるべきであり、その結果として生じる賠償責任の欠落はあまり重要ではないだろうという考慮に基づいています⁽⁹²⁾。

自動運転システムに関しては、例えば ISO 26262 が自動車における安全に関連するシステムの機能的安全についての権威ある基準であると考えられます⁽⁹³⁾。この規格は製造物の欠陥を認識するための開発プロセスに関する要件を規定しています⁽⁹⁴⁾。

技術的規格は最低基準を定めることはできますが、技術的開発がその規格を越えてしまった場合、かかる規格ではしばしば十分でないことがあります⁽⁹⁵⁾。結局のところ、製造者は、製造物が市場に流通した時点の科学技術の水準では気づくことのできなかつた製造物の欠陥については賠償責任を負いません。

自動車の所有者には、これに比肩する賠償責任の免責は認められていません。こ

(91) Wagner, NJW 2023, 1313, (1319).

(92) Beschlussempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drs. 11/5520, 13; MüKoBGB/Wagner, 8. Aufl. 2020, ProdHaftG § 1 Rn. 51

(93) von Bodungen/Hoffmann, NZV 2016, 503, (506).

(94) Seufert, NZV 2022, 319, (322).

(95) Vgl. OLG Hamm, VersR 2011, 1195; Jänich/Schrader/Reck, NZV 2015, 313, (317).

のことは、そのような製造物の欠陥に関しては保有者だけが賠償責任を負うこととなります。

製造物責任法第10条第1項e)は、科学技術の水準に基づき客観的に認識可能な欠陥がなかった場合、開発における欠陥に対する賠償責任の免責も規定しています。しかし、「市場に流通した時点」は製造者のコントロール可能性に置き換えられます。製造物が製造者によってコントロール可能である限り(例えば後のアップデートによる場合など)、欠陥に関する後の認識も考慮に入れなければならないことから、認識することができない開発における欠陥に言及することがより困難となります⁽⁹⁶⁾。

g) 証明責任

ドイツ民事訴訟法においては、各当事者は自らにとって有利な事実を述べて、証明しなければならないという原則が妥当します。

製造物責任法第1条第4項第1文によれば、製造物の欠陥、損害、そして欠陥と損害との間の因果関係についての証明責任は被害者にあります。従来の製造物の場合、被害者は開発および製造のプロセスについて認識していないことがしばしばであるため、これは既に問題です⁽⁹⁷⁾。デジタル製造物の場合、例えば自動走行車のアルゴリズムに欠陥があるかどうかということを評価するのは、被害者にとって非常に困難であるため、証明責任の問題はより深刻化します⁽⁹⁸⁾。

相手方当事者による証拠物の提出は、民事訴訟法(ZPO)第142条および第421条の狭い条件の下でのみ要求することができ、その際に提出すべき文書を厳密にどのように示し、どのように区切るかについて民事訴訟法第424条は明確な要件を規定しています⁽⁹⁹⁾。とりわけ英米法上の法的領域において有名である開示(Offenlegung)は、ドイツの民事訴訟法においては原則として存在していません

(96) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (12).

(97) Wagner, NJW 2023, 1313, (1319).

(98) Wagner, NJW 2023, 1313, (1319).

(99) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (13).

人⁽¹⁰⁰⁾。

欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 8 条第 1 項は、被害者が損害賠償請求の妥当性を十分に裏付ける事実と証拠を提示できる場合に、将来的に証拠開示の要求を認めることを意図しています。営業秘密あるいは営業秘密と推定されるものを保護するために、場合により裁判所はかかる秘密を保護するために特別な措置を講じなければなりません(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 8 条第 4 項)⁽¹⁰¹⁾。

欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 9 条第 1 項によれば、証明責任は変わらずに被害者にあります。けれども、製造者が開示義務を果たしていない場合(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 9 条第 2 項 a)、製造物の安全規制に違反している場合(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 9 条第 2 項 b)、あるいは通常の利用の際に機能に明らかな故障がある場合(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 9 条第 2 項 c))には、製造物の欠陥が推定されます。

欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 9 条第 4 項には、原告に有利な規定が含まれています⁽¹⁰²⁾。この規定によると、科学技術的に複雑な場合、原告がこれに当てはまっていることを示すのに十分に関連している証拠を提示すれば、国内の裁判所は製造物の欠陥および/または欠陥と損害との間の因果関係を推定することができます。

例えば、自動操縦機能のスイッチを入れているにもかかわらず、制御不能な運転が記録されているドライブレコーダーの録画(Dashcam-Aufnahme)が考えられます。

(100) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (13).

(101) Kritisch zur Vorschrift: Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (12 f.).

(102) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (12).

h) さらなる変更

これまで製造物責任法第10条第1項により、人身損害に対しては8500万ユーロの賠償責任の限度が適用され、それによって賠償責任のリスクある程度計算可能(および付保可能(*versicherbar*))でありました⁽¹⁰³⁾。欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第13条に基づき、賠償責任限度の総額(*Haftungshöchstsumme*)は引き下げられる予定です。

請求の除斥期間(*Ausschlussfrist*)は引き続き10年です(製造物責任法第13条第1項、欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第14条第2項を参照)。しかし、健康上の事後的結果の場合には15年に延長され(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第14条第3項)、製造者と保険者の賠償責任リスクの算定がより難しくなっています。

i) 製造物責任法に関する結論

デジタル時代への適応に加え、製造者責任の明白な強化が見られます。製造物責任指令の範囲内で消費者保護に関する制限を放棄し、商業的に使用される物にも包括的な保護範囲を拡大することが望まれます⁽¹⁰⁴⁾。そのようなにならない場合、国内法により不法行為法上の過失に基づく製造物責任に引き続き頼り続けなければなりません⁽¹⁰⁵⁾。

3. AIの賠償責任に関する新たなEU指令

2022年9月28日、欧州委員会(*Europäische Kommission*)はAIの賠償責任に関する指令案(*Vorschlag für eine Richtlinie über KI-Haftung*)(COM/2022/496 final)を提出しました。この指令案は、AIや自律的デジタルシステムに対処するための待望の規制です。以下では、AIの賠償責任に関する指令案(COM/2022/496 final)をKI-Haftungs-RL-Eと略記します。

(103) Kapoor/Sedlmaier, RAW 2023, 8, (13).

(104) Wagner, JZ 2023, 1, (10).

(105) Wagner, JZ 2023, 1, (10).

AI の賠償責任に関する指令案は、製造物安全法に関する AI 規則案 (Vorschlag einer KI-Verordnung, die das Produktsicherheitsrecht)(COM/2021/206 final) と調和しています。この草案を以下では „KI-VO-E“ と略記します。

製造物安全法に関する AI 規則案は、AI システムの利用者と提供者を対象としています。

製造物安全法に関する AI 規則案第 3 条と関連する AI の賠償責任に関する指令案第 2 項第 1 号によれば、AI システムとは、例えば機械学習、統計的アプローチ、あるいは検索や最適化手法などのように、製造物安全法に関する AI 規則案の補遺 I の技術や概念を用いて開発されたソフトウェアのことです。このソフトウェアは、関係する環境に影響を与える可能性があり、その目標が人々により定められる内容、予見、推奨、判断などのような結果を生み出さなければなりません。自動あるいは自律運転の分野を含む⁽¹⁰⁶⁾、高リスクの AI システムの責任者に対しては、拡大された義務が課されます。

AI の賠償責任に関する指令案は、独自の請求権の基礎を作り出すものではなく、賠償責任の範囲を規制するものでもありません。かかる指令案はドイツ民法典と製造物責任法の既存の責任制度の上に築かれています。AI の賠償責任に関する指令案の優位な目的は、被害者の証拠状況を改善することにあります。このことは、以下の 2 つの手段によって達成されます。

①被告は証拠方法を開示する義務を負う。

②被告の帰責性と AI の結果との間の因果関係があることは、被害者の利益となるように推定される。

AI の賠償責任に関する指令案第 3 条は、高リスクの AI システムの被害者に証拠方法の開示の権利を認めています。この請求は、そのような AI システムによる損

(106) Art. 6 KI-VO-E iVm Anhang II Abschnitt B II

害に関する妥当な証拠を必要とし、製造物安全法に関する AI 規則案に基づいて記録された特別な情報に関係するものです。しかし、かかる請求は無制限に適用されるわけではなく、営業秘密の保護を考慮した必要かつ相当な内容に制限されます。開示命令に従わない場合、注意義務違反が推定されます。

AI の賠償責任に関する指令第 4 条は、AI システムによる損害の場合における証明の困難性を軽減するため、提供者あるいは利用者の義務違反と発生した損害との間の因果関係について反証可能な推定を規定しています。この推定は、被告の注意義務違反と AI の結果(あるいは不正な挙動)との間の因果関係にのみ関係するものです。

欧州委員会 (Europäische Kommission) は、欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案と AI の賠償責任に関する指令案を併せて提出しました。AI の賠償責任に関する指令案は契約外の過失に基づく損害賠償請求にのみ適用されますが、製造物責任は過失に基づきません。

それにもかかわらず、AI の賠償責任に関する指令案の実質的な意義は限定的です。かかる指令は、欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案が関連しない場合にのみ、関連するのです。これは、とりわけ B2B の分野における保護と製造物自体の損害に関係します。

例: 自律走行車と衝突した場合に、営業上使用されている自動車が損害を受けた。被害者は自律走行システムの誤作動原因ではないかと推定している。

以上の例の場合、物のもっぱら職業上の目的で使用されているため、製造物責任法に基づく請求権は存在しません(欠陥製造物に対する賠償責任に関する指令案第 4 条第 6 項 b) iii))。ドイツ民法典第 823 条第 1 項による不法行為法上の請求を主張する場合、被害者は AI の賠償責任に関する指令案第 4 条の因果関係の推定によって支援されます。

D. 展望

ドイツは国際条約や EU 法と緊密に統合されているにもかかわらず、国内の道路交通法においては自動運転をかなり寛大に認める規定を定めています。

責任法において、製造物責任が将来的にますます重要になります。自動車の運転者や保有者から製造者へと賠償責任の移転が生じるのです。

ここで、奇妙に分断されたシステムを目の当たりにします。すなわち、個人的に使用される自動車に損害が生じた場合、ドイツの製造物責任法に規定される EU の製造物に対する賠償責任制度が適用されます。

営業上使用される自動車に損害が生じた場合、帰責性を要件とするドイツ民法典に基づく製造者の賠償責任が適用されます。

AI の賠償責任に関する将来的な EU の規定は、あまり重要ではなくなるが見込まれます。

(明治大学法学部教授)