

KI AUF YACHTEN

CHANCEN UND RISIKEN

Künstliche Intelligenz (KI) ist auf dem Vormarsch, auch im Yacht- und Superyachtbereich (siehe zum Thema KI in den Medien auch schon unser experimentelles Editorial in diesem Heft). KI kann auf Yachten und Superyachten auf verschiedene Weise eingesetzt werden, um den Komfort, die Sicherheit und die Effizienz zu verbessern. Doch was passiert, wenn die KI Fehler macht und dadurch Schäden verursacht werden? Wer haftet dann? MEER & YACHTEN sprach mit Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann, Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht in Frankfurt am Main

MEER&YACHTEN: Künstliche Intelligenz (KI) ist ein weites Feld. Mit ChatGPT ist das Thema seit dem letzten Jahr auch in der Öffentlichkeit angekommen. Viele nutzen die Antwort-Software bereits wie selbstverständlich. Auch Medienhäuser haben längst begonnen, KI in ihren Ar-

beitsalltag zu integrieren (siehe unser experimentelles Editorial in diesem Heft). Vieles ist noch undefiniert und steckt noch in den Kinderschuhen. Doch welche Rolle spielt KI in der Yachtindustrie? Welche Optionen und Anwendungsformen wird es geben? Was ist nutzvoll und was gefährlich?

Prof. Schließmann: Wir arbeiten intensiv an diesen Fragen. Die Frage der Haftung im Zusammenhang mit künstlicher Intelligenz (KI) und möglichen Fehlern ist ein komplexes rechtliches Thema, das bisher noch nicht vollständig geklärt ist. Die Haftungsfrage hängt von verschiedenen Faktoren ab, einschließlich des

Foto: Pearl Yachts

Bei Fahrlässigkeit oder unsachgemäßer Nutzung der KI-Technologie könnte der Schiffseigner oder -betreiber möglicherweise zur Haftung herangezogen werden. Schiffseigner oder -betreiber könnten vor allem dort in besonderer Haftung stehen, wenn sie Systeme einsetzen, deren Funktion und auch Verselbständigung sie nicht wirklich kennen und überblicken können. Wer etwas betreibt, das er nicht (mehr) beherrschen und steuern kann, haftet.

Anwendungsbereichs der KI, des Kontexts der Nutzung und der geltenden Gesetzgebung in der betreffenden Gerichtsbarkeit.

Da Yachten sich in variablen Rechtsräumen bewegen und selbst unter der Flagge ein schwimmendes Rechts-Territorium darstellen, können Sie sich leicht vorstellen, wie hoch die Komplexität der Schnittstellen und Varianten ist. Es ist wichtig anzumerken, dass die Haftungsregelungen und Gesetze in diesem Bereich je nach Gerichtsbarkeit unterschiedlich sein können.

Es besteht noch kein einheitlicher internationaler Rechtsrahmen für die Haftung bei KI-Fehlern. Daher ist es ratsam, dass Schiffseigner und -betreiber rechtlichen Rat bei Experten für maritimes und internationales Recht oder Technologierecht einholen, um ihre spezifischen Haftungsfragen im Zusammenhang mit KI zu klären.

In den meisten Rechtssystemen liegt die Haftung für Schäden bei fehlerhafter Technologie grundsätzlich bei demjenigen, der die Technologie entwickelt, herstellt oder bereitstellt. Dies kann beispielsweise der Hersteller der KI-Soft-

ware oder der Anbieter des KI-Systems sein. Wenn die KI-Fehler aufgrund von mangelhafter Entwicklung, Designfehlern oder falscher Programmierung auftreten, könnte der Hersteller oder Anbieter zur Verantwortung gezogen werden.

Im Fall von Yachten und Superyachten könnte die Schiffseigner oder -betreiber auch eine gewisse Verantwortung tragen, wenn sie auf den Schiffen KI-Systeme einsetzen und betreiben. Dies könnte die Pflicht beinhalten, sicherzustellen, dass die KI-Systeme ordnungsgemäß funktionieren, regelmäßig gewartet werden und dass das Personal angemessen geschult ist, um mit den KI-Systemen umzugehen.

Bei Fahrlässigkeit oder unsachgemäßer Nutzung der KI-Technologie könnte der Schiffseigner oder -betreiber möglicherweise zur Haftung herangezogen werden. Schiffseigner oder -betreiber könnten vor allem dort in besonderer Haftung stehen, wenn sie Systeme einsetzen, deren Funktion und auch Verselbständigung sie nicht wirklich kennen und überblicken können. Wer etwas betreibt, das er nicht (mehr) beherrschen und steuern kann, haftet.

Ich persönlich erwarte, dass mit dem zunehmenden Einsatz von KI in verschiedenen Bereichen, einschließlich der Yacht- und Superyachtindustrie, auch die rechtlichen Rahmenbedingungen und Haftungsregelungen weiterentwickelt werden, um die besonderen Herausforderungen und Risiken von KI-Fehlern angemessen zu behandeln.

Beispiel Automatisierung von Systemen: Künstliche Intelligenz kann genutzt werden, um die Automatisierung von Systemen an Bord zu verbessern. So können etwa Klimaanlage, Beleuchtung und Unterhaltungssysteme automatisch gesteuert werden, um den Energieverbrauch zu optimieren und den Komfort zu maximieren. Was, wenn es dabei etwa an Bord zu einem Brand kommt oder die Klimaanlage ausfällt usw.?

Wenn KI zur Automatisierung von Systemen an Bord von Yachten und Superyachten eingesetzt wird, besteht immer ein gewisses Risiko von Fehlfunktionen oder unvorhergesehenen Ereignissen wie einem Brand oder einem Ausfall der Klimaanlage. In solchen Fällen können wie zuvor dargelegt verschiedene Parteien potenziell haftbar sein:

KI-Systeme sollten als Werkzeug zur Unterstützung angesehen werden, nicht als alleinige Entscheidungsträger. Die letztendliche Verantwortung für die Navigation und den Törn liegt beim Schiffseigner oder -betreiber sowie bei den verantwortlichen Crewmitgliedern. Die KI-Systeme sollten die menschliche Entscheidungsfindung ergänzen und unterstützen, jedoch nicht vollständig ersetzen.

Wenn die KI-Systeme fehlerhaft entwickelt, hergestellt oder bereitgestellt wurden und dadurch den Brand verursacht oder den Ausfall der Klimaanlage verursacht haben, könnte der Hersteller oder Anbieter der Systeme haftbar sein. Dies könnte aufgrund von Designfehlern, Programmierfehlern oder mangelhafter Qualität der Systeme der Fall sein.

Als Verantwortlicher für die Installation und den Betrieb der KI-Systeme an Bord könnte der Schiffseigner oder -betreiber eine gewisse Haftung tragen. Es liegt in ihrer Verantwortung sicherzustellen, dass die Systeme ordnungsgemäß funktionieren, regelmäßig gewartet werden und dass das Personal angemessen geschult ist, um mit den automatisierten Systemen umzugehen. Wenn Fahrlässigkeit oder unsachgemäße Nutzung der KI-Systeme zu einem Brand oder einem Systemausfall führen, könnte der Schiffseigner oder -betreiber zur Verantwortung gezogen werden.

Je nach Versicherungsbedingungen könnte eine Versicherungspolice Schutz bieten, um Schäden durch Brände oder Systemausfälle abzudecken. Es ist wichtig, die Versicherungsbedingungen sorg-

fältig zu prüfen, um festzustellen, ob bestimmte Risiken im Zusammenhang mit der KI-Automatisierung abgedeckt sind.

Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass die genaue Haftungsverteilung von Fall zu Fall unterschiedlich sein kann und von mehreren Faktoren abhängt, einschließlich der spezifischen Umstände, der geltenden Gesetze und der vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Parteien.

Stichwort Navigation und Sicherheit: Künstliche Intelligenz kann auch bei der Navigation und Sicherheit an Bord helfen. Zum Beispiel können Sensoren und Kameras an Bord genutzt werden, um Hindernisse zu erkennen und automatisch zu vermeiden. Auch können Wetterdaten und andere Informationen genutzt werden, um die Route zu optimieren und die Sicherheit zu erhöhen. Sollten wir uns in die Hände einer KI begeben, um unsere Törns planen (zu) lassen? Wie weit sollte unser Vertrauen in die Software gehen? Was, wenn die KI auch hier einen Fehler macht, und das Schiff auf Grund läuft oder andere Yachten beschädigt?

Nun, da sind wir bei analogen Fragen, die es bereits beim selbstfahrenden Auto gibt. Die vielen Tesla-Fälle zeigen ja, dass die Technologie aktuell noch nicht soweit ist, dass wir komplett auf deren Autonomie vertrauen können.

Daraus folgt dann, dass wir letztlich die Systeme überwachen und jederzeit steuernd einspringen können müssen. Letztendlich sollte das Vertrauen in die KI-Systeme auf einem ausgewogenen Verständnis ihrer Stärken und Schwächen basieren. Schiffseigner und -betreiber sollten sich bewusst sein, dass KI-Systeme zwar hilfreich sein können, aber nicht frei von Fehlern oder Ausfällen sind.

Es ist wichtig, angemessene Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, die Crew angemessen zu schulen und eine klare Verantwortungsstruktur an Bord zu etablieren, um mögliche Risiken zu minimieren und im Ernstfall angemessen reagieren zu können.

Generell kann die Nutzung von KI zur Unterstützung der Navigation und Sicherheit an Bord von Yachten und Superyachten viele Vorteile bieten. KI-Systeme können z.B. Wetterdaten besser auswerten und Prognosen optimieren, helfen, Hindernisse besser und früher zu erkennen, optimale Routen zu planen und die Sicherheit insgesamt zu verbessern. Allerdings sollte man bei der Verwendung von KI-Systemen zur Navigation und Planung auch einige Faktoren berücksichtigen.

KI-Systeme sollten als Werkzeug zur Unterstützung angesehen werden, nicht als alleinige Entscheidungsträger. Die letztendliche Verantwortung für die Navigation und den Törn liegt beim Schiffseigner oder -betreiber sowie bei den verantwortlichen Crewmitgliedern.

Die KI-Systeme sollten die menschliche Entscheidungsfindung ergänzen und unterstützen, jedoch nicht vollständig ersetzen.

Die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der KI-Systeme sind von großer Bedeutung. Es ist wichtig sicherzustellen, dass die eingesetzte KI-Technologie zuverlässig funktioniert und auf qualitativ hochwertigen Daten und Algorithmen basiert. Regelmäßige Wartung und Updates der KI-Systeme sind ebenfalls wichtig, um sicherzustellen, dass sie korrekt und aktuell arbeiten.

Um das Risiko von Fehlern oder Ausfällen der KI-Systeme zu minimieren, sollten Redundanzsysteme und Backup-Lösungen vorhanden sein. Dies könnte beispielsweise manuelle Navigationsinstrumente und -methoden beinhalten, die als Backup dienen, falls die KI-Systeme versagen.

Im Falle eines Fehlers oder einer Fehlfunktion der KI-Systeme, die zu einem Schaden führen, können verschiedene Parteien haftbar gemacht werden. Wie bereits erwähnt, könnte die Haftung bei fehlerhafter Technologie grundsätzlich beim Hersteller oder Anbieter der KI-Systeme liegen. Es ist jedoch wichtig, die genauen Haftungsregelungen und Vertragsbedingungen zu prüfen, um die spezifische Haftung zu klären.

Herr Schließmann, vielen Dank für das Gespräch.

KI bei Wartung, Reparatur und Datenschutz auf Superyachten sowie die Gefahr der Abhängigkeit von KI beleuchten wir in Teil 2 unserer Yachtrechts-Kolumne zum Thema künstliche Intelligenz in Heft 3-23 / September von MEER & YACHTEN.



DER AUTOR

Prof. Dr. Christoph Ph. Schließmann ist Fachanwalt für internationales Wirtschaftsrecht in Frankfurt am Main und berät seit über 20 Jahren Unternehmen bei ihrer internationalen Geschäftsentwicklung an der Schnittstelle von Wirtschaft, Recht & Steuern. Selbst Skipper seit 1996 und vorwiegend auf Motoryachten im Mittelmeer unterwegs, überträgt er sein Wissen und seine Erfahrung auf die Yachtbranche. Er gilt als einer der führenden Yachtrechts-Anwälte und begleitet vor allem Eigner, -hersteller und Vercharterer großer Yachten mit einem Full-Service-Programm weltweit. Christoph Schließmann übernahm Anfang 2018 exklusiv für MEER & YACHTEN die Rechts-Kolumne „Yachtrecht International“. Bisher an dieser Stelle erschienen: „Hexenwerk“ Yacht-Umsatzsteuer in MY 2-18, „Rechtsfragen rund um Yacht-Refits“ in MY 3-18, „Plädoyer für professionelle Vertragsgestaltungen“ in MY 4-18, „Brexit – Was nun?“ in MY 1 und 2-19, „Malta New Lease / CPS-Croatia-Charter-Modell“ in MY 3-19, „Quo vadis Kroatien“ in MY 4-19, „Die Yachtbranche neu denken – Gedanken zu Corona“ in MY 4-20, „Leadership auf Yachten“ in MY 1-21, „Yacht-Bergung und Haftungsfragen“ in MY 2-21, „Yacht-Arrest“ in MY 4-22, „Tipps für Superyacht-Neueinsteiger“ in MY 1 und 2-22, Interview Sylvie Ernout / Cannes Yachting Festival in MY4-22, „Sharing – funktioniert das auch bei Superyachten“ in MY 1-23.

der-yacht-anwalt.de, superyachtforum.eu

