

欧盟关于人工智能的民事责任的新动态（二）

上篇文章《欧盟关于人工智能的民事责任的新动态（一）》（以下简称“《**新动态一**》”）介绍了2020年10月20日，欧洲议会发布的《人工智能和民事责任》的法律研究报告（以下简称“**报告**”或“**民事责任报告**”）的主体内容。本篇旨在介绍报告第五章中四种技术分类的案例分析：工业机器人、联网自动驾驶（CAD）、医疗机器人和辅助诊断技术以及无人机。

在进入具体技术案例之前，我们简单回顾一下报告的主要观点和方法论。

第一， 民事责任报告指出， 规制技术的法律法规应当依据不同技术， 分类而制定， 而不是寻求制定一部统一的、 规制所有人工智能技术的法律。 我们可以称为“**分类规制原则**”。

第二， 民事责任报告提出了“风险管理模式”（Risk Management Approach, 简称“**RMA**”）来规制人工智能的民事责任， 即最有能力控制和管理某项技术风险的一方， 应当承担严格责任， 并且应被推定为可以启动诉讼的单一被告。

第三， 应以保障受害人得到充分赔偿为原则， 设定单一诉讼被告人， 再通过价格机制、 保险、 合同约定、 追偿诉讼或者无过错赔偿基金， 把赔偿责任延伸、 分摊到该产品价值

链上的其他各方。 我们可以称为“**充分赔偿原则**”。

第四， 涉及多方共同参与提供的人工智能产品时， 更难区分哪一方需要承担什么责任， 这时， 创设一个法律的或者电子的人格就可以简化这个难题。

一、分类规制原则

分类规制原则是报告进行案例分析的原则和基础。 这个原则要求将人工智能技术加以分类， 首先是识别出某一类技术， 它们有足够多的一致性， 体现出了相似的技术特征， 同时也具备相似的法律问题， 有时候还具有相似的道德关注点。

例如， 无人机和无人驾驶汽车， 就应该分属于两类技术。 虽然它们都是在公共领域使用的技术， 也都体现出了一定的技术自主性， 但是它们所基于的技术是不同的， 它们应用的环境和可能造成事故的场景， 也是不同的。 此外， 无人机和无人驾驶汽车的社会角色和社会功能不同， 参与其中的操作者不同， 它们提供服务的商业模式也不同。

在将人工智能技术分类的基础上， 报告提出， 应当考察现有的法律制度如何适用在不同的技术分类上。 同时还要有前瞻性的分析， 充分考虑这些法律在鼓励技术进步上的作用， 以

及可能出现的法律无效或者市场失灵的情况。这样前瞻性的分析应当足够提前，最好在某类技术还没有大规模扩散和应用的时候做出。

如果分析结果表明法律需要针对某类技术做出调整，那么法律调整时应当特别注意充分赔偿原则。具体说就是，要单一实体首先承担严格责任，应当建立追索制度，以及在需要时设立强制投保制度和规定责任上限。

报告指出，通过细致分析就能看到，泛泛的谈所谓“技术中立原则”是不合适的，因为有些技术是不需要设定特殊的法律来干预的，而另外一些技术种类是需要特殊法律予以规制的。

二、工业机器人

报告首先将工业机器人分为三大类别：

1、协作机器人，指直接与人类协同工作的机器人；

2、移动机器人，指可以自动行驶完成工作任务的机器人；

3、人类骨架机器人，指外部结构具有类似人类骨骼和关节的机器人。

这三类机器人，可以认定成为同一类应用，因为他们具有相同的特征和使用特性。

报告认为，从RMA的角度分析，现有的欧盟法律和成员国法律是可以充分规制工业机器人技术的，主要原因有：

1、工业机器人主要应用在工作场所，而非公共区域。通过与劳动者健康和安全有关的法律，以及有关保险系统，受害者是可以得到及时和充足的赔偿的；

2、工业机器人的用户主要是商业用户，而非个人用户。商业用户可以基于合同关系，直接起诉产品链上的其他主体，或者事后追偿；

3、PLD在工业机器人场景下的适用仅仅是补充性质的，所以PLD的缺陷在工业机器人技术领域影响有限。¹

因此，报告认为，欧盟现有产品责任制度和劳动者保护制度，可以满足工业机器人技术的新要求，没有实质改变的必要。

三、联网自动驾驶（Connected and Automated Driving, “CAD”）

报告提出自动驾驶技术有以下共同特征：

1、自动，虽然不同技术的自动化程度不同，但是都在从完全手动到完全自动的范围内变化；

2、联网，这些车辆是与其他车辆互联，与基础设施、设备互联。

欧盟有些国家，如英国和德国，已经有了专门针对CAD的法律。例如德国规定，高度自动化汽车的驾驶人，有特殊的义务监控驾驶任务，如果系统要求恢复手动驾驶，或者客观情况要求驾驶员恢复手动驾驶，必须恢复手动驾驶。

英国2018年的《自动和电动汽车法》规定，必须购买强制保险以覆盖CAD技术失灵的风险，如果没有购买保险，车辆所有人将承担责任；同时设定了准过错责任制度，即车辆所有人要负责安装关键安全更新，没有安装关键安全更新的所有人，在发生事故后不能获得赔偿，即便是保险公司赔偿受害人后，也可以向所有人追偿损失。

¹ 参见《新动态一》第四部分。PLD是指欧盟《产品责任指令》（Product Liability Directive, 85/374/EEC）。[https://eur-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01985L0374-19990604&qid=1604918047856)

[lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01985L0374-19990604&qid=1604918047856](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A01985L0374-19990604&qid=1604918047856)

另外一些欧盟国家，如意大利、法国、西班牙、瑞典、荷兰、奥地利等，依然使用过去的交通责任制度。整个欧盟之内，有多种归责制度，从过错责任，到严格责任，或两者兼而有之。

从RMA的角度分析，现有欧盟法律和成员国法律对CAD的规制是不足的，主要原因如下：

1、自动程度的不断提高，使得PLD和各国的交通责任法律互相重叠，法律的一致性和确定性较低；

2、责任分配机制有问题，使得PLD的缺点更加明显。自动驾驶的各个系统高度互相依赖，如果需要原告去分析事故原因，会造成不合比例的负担。即便法律要求车辆记录行驶数据，对原告来说，要加以分析也是非常困难，或者成本高昂。

3、强制保险制度也是不足的，因为它并没有解决哪一方要承担何种责任的问题。

报告建议，针对CAD技术，欧盟需要一部以严格责任为基础的特别立法，特别是要明确规定，谁有责任购买保险并且把风险降到最低，谁就应该首先负责。大部分情况下，应该是车辆所有人或者车辆制造者负责。同时，有了欧盟层面的统一立法，可以避免成员国根据各自法律，发展出互相分割的自动驾驶技术的市场，这与欧盟的一体化原则是背道而驰的。

四、医疗诊断辅助技术

报告首先指出，医疗协助诊断技术的应用非常广泛，涵盖诊断、治疗、手术和专科应用等各方面。报告认为，不存在某一种法律规制方式，可以统一适用于所有医用人工智能技术。

从分类规制的原则出发，首先可以区别出来的是手术机器人和智能医疗助手。手术机器

人，具有代表性的产品是达芬奇机器人（Da Vinci Robot）。在手术机器人的领域，虽然要考虑医生和机器人互动所产生的问题，但主要还是依靠生产者承担严格责任的方式，让受害者一站式得到赔偿。

智能医疗助手，具有代表性的产品是IBM Watson系统，医生根据智能医疗助手给出的数据或者初步判断来做出医疗决定。这里既有产品责任问题，也有医疗责任问题。

从RMA的角度分析，现有欧盟法律和成员国法律对医疗诊断辅助技术的规制是不足的，原因是：

1、产品责任法律与各国的医疗事故规定有重叠，有时依据合同，有时依据侵权，医生或医院都可能承担责任，有较大不确定性；

2、现有责任制度会导致医疗行为的防御性，即医生倾向于使用防御和保守的治疗和用药策略，以防止被诉承担医疗责任。

报告指出，欧盟现有的归责制度需要修改，要保护医生个人不会直接因为使用医用人工智能技术而承担责任，而应让医院或者医疗辅助系统的生产者承担严格责任，还要为医疗辅助系统的服务提供者建立企业保险制度。

五、无人机

报告首先分析了欧盟关于无人机的法律，一是《民用航空共同规则和建立欧盟航空安全机构条例》（Regulation 2018/1139）²，二是《保险条例》（Regulation No 785/2004）³，三是PLD有关产品责任的规定。

从RMA的角度分析，现有欧盟法律和成员国法律对无人机的规制是可以满足部分要求的，原因是：

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1139&qid=1606197963259>

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32004R0785&qid=1606198258004>

1、 成员国法律基本上是明确地让无人机的操作者或所有者，承担严格责任；

2、 已经建立了强制第三者保险制度；

3、 但是，现有法律与 PLD 和其他责任制度有重叠。PLD 固有的问题，会带来信息不对称、滥用发展风险抗辩、受害人需证明因果关系等问题。

报告指出，需要欧盟在 RMA 的基础上统一立法，使得各成员国在使用无人机的民事责任上协调一致。另外，欧盟现有的无人机法律制度和保险法律制度也要更加协调。报告建议，

即便现有法律制度可以使得大部分无人机案件得到妥善解决，欧盟还是应当建立一个赔偿基金，以补充保险的不足，因为有时无人机可能没有上保险，或者已经丢失损毁，从而难以确定所有人。

以上是欧盟《民事责任报告》第五章对于四类人工智能技术的法律适用分析和改革建议，其他报告内容请参阅《新动态一》。

君合将持续关注国际、国内与人工智能有关的法律动态。

史欣悦 合伙人 电话：86 10 8553 7873 邮箱地址：shixy@junhe.com

本文仅为分享信息之目的提供。本文的任何内容均不构成君合律师事务所的任何法律意见或建议。如您想获得更多讯息，敬请关注君合官方网站“www.junhe.com”或君合微信公众号“君合法律评论”/微信号“JUNHE_LegalUpdates”。

