

InfoPlus bevat actuele informatie voor leden van het Verbond van Verzekeraars. InfoPlus is een speciale uitgave die wordt gebruikt om bepaalde informatie extra onder uw aandacht te brengen en verschijnt als de actualiteit daartoe aanleiding geeft.

“Wie is er eigenlijk aansprakelijk?”

Ons aansprakelijkheidsrecht gaat vooral uit van het gedrag van de mens. Moeten we overstappen op een ander systeem? De werkopdracht tijdens de trendavond ‘Technologie en aansprakelijkheid’ was helder. De risico’s voor verzekeraars veranderen door de technologische vooruitgang en dat kan niet zonder gevolgen blijven. Toch?



Na eerdere trendavonden over onder meer Big Data en Intieme Technologie stond ditmaal ‘De impact van de technologische revolutie op aansprakelijkheid’ centraal. Een behoorlijke mond vol en een van de twee gastsprekers, Jelte Timmer van het Rathenau Instituut, kortte dat thema dan ook af of tot simpelweg “verdeelde verantwoordelijkheden”.

Hogere eisen

Timmer is onderzoeker en volgens hem verschuift de relatie tussen de technologie en de mens. Hij hield een interessant

betoog onder de noemer Human in the Loop. Kortgezegd komt dat erop neer dat er sprake is van drie stadia:



Man in the Loop (oftewel, de mens is honderd procent ‘in control’ en is dus degene die de beslissing neemt);



Man on the Loop (de mens neemt de beslissing, maar wel op basis van informatie van het systeem);



Man out of the Loop (in dit stadium is sprake van volledige automatisering).

Zijn boodschap was helder: “Menselijk falen wordt beter geaccepteerd dan falende technologie, maar de grote vraag is hoe we daarmee om moeten gaan. Gaan we de eisen aan de mens omhoog schroeven? Of zorgt het aansprakelijkheidsregime voor een rem in de ontwikkeling?” Een samenvatting van zijn inleiding is te vinden op pagina 2 van deze InfoPlus.

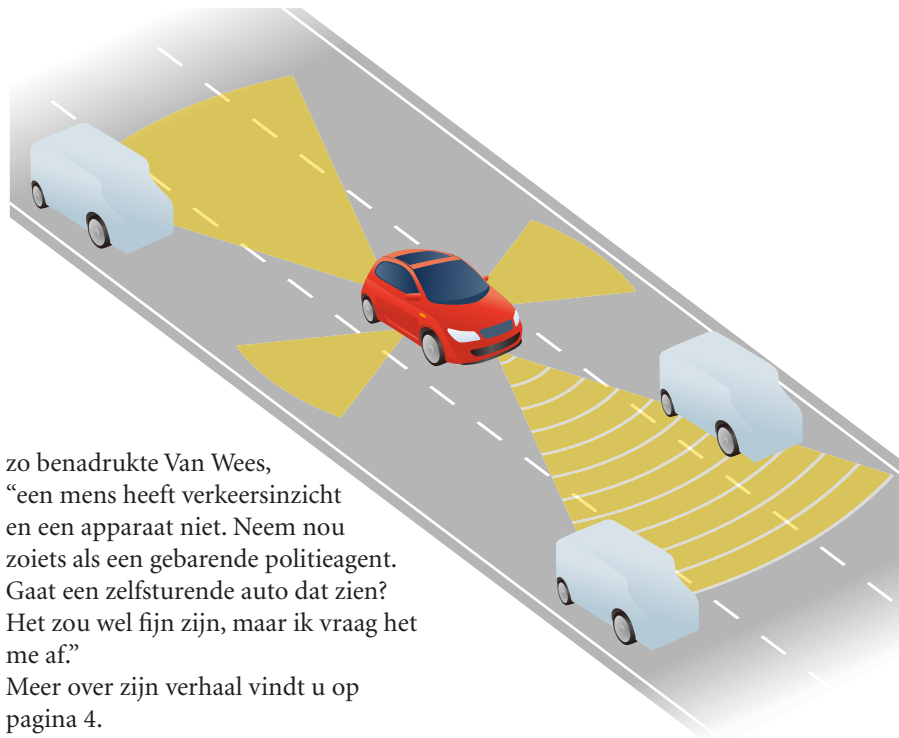
Innovatiesessie bij Microsoft

Het Verbond heeft deze zomer het Innovatielab gelanceerd “om de innovatie in de sector een zetje te geven”. Verbondsdirecteur Leo De Boer, die tijdens de trendavond als dagvoorzitter optrad, vertelde dat er naast trendavonden en papers nog veel meer in het lab gebeurt. Zo worden er ook, samen met de partners, innovatiesessies georganiseerd. De eerste vindt plaats op 21 januari bij Microsoft en heeft als titel *The internet of things* meegekregen. Verwacht wordt dat over een jaar of vijf 412 miljard dingen in contact staan met elkaar via internet. De impact op de verzekeringssector zal niet gering zijn en de vraag rijst of we daar klaar voor zijn?



Mens versus techniek

Na Timmer was het de beurt aan Kiliaan van Wees, docent aan de VU, om de volle zaal wat te vertellen over de zelfsturende auto en het aansprakelijkheidsrecht. Van Wees is gepromoveerd op de juridische aspecten van de zogenoemde Advanced Driver Assistance Systems en hij ging, naar eigen zeggen, “met zevenmijlslaarzen door de ontwikkeling heen”. Van Wees liet er weinig twijfel over bestaan: de techniek kan sommige dingen gewoon beter dan de mens. “De zelfrijdende auto raakt niet vermoeid, geïrriteerd of afgeleid. Hij kan ook meer zien dan een bestuurder, omdat hij geen blinde hoek heeft.” Maar, er zijn ook nadelen. “Sensoren kennen hun beperkingen en hebben onder meer last van weersomstandigheden, waaronder bijvoorbeeld een laagstaande zon. En, niet onbelangrijk”,



zo benadrukte Van Wees, “een mens heeft verkeersinzicht en een apparaat niet. Neem nou zoiets als een gebarende politieagent. Gaat een zelfsturende auto dat zien? Het zou wel fijn zijn, maar ik vraag het me af.”
Meer over zijn verhaal vindt u op pagina 4.

Jelte Timmer, onderzoeker Rathenau Instituut

“Verdeelde verantwoordelijkheden”

Zelfrijdende auto's, algoritmen die nieuwsartikelen schrijven, drones die autonoom handelen, een robot die je huis stofzuigt. Je kunt het zo gek niet bedenken of het kan. “Alles wordt ‘smart’, maar wat betekent die zelfhandelende technologie voor de aansprakelijkheid?” Onderzoeker Jelte Timmer (Rathenau) zette de trend in zijn inleiding goed neer, maar benadrukte uit voorzorg wel meteen “geen jurist” te zijn.



Timmer nam de aanwezigen mee naar het begin. Lang geleden, toen de computers nog de grootte van een huiskamer hadden, dachten we dat we het menselijk brein na konden bouwen. Helaas. Het zijn juist de voor ons zo simpele en logische dingen die een computer niet herkent. Timmer: “Als ik jullie nu vertel dat mijn moeder in België zit, snappen jullie dat naast haar rechtervoet ook haar linker daar waarschijnlijk wel zal zitten. Een computer niet.”

Scheidslijn

De laatste jaren wordt daarom niet langer geprobeerd om het menselijke brein na te bouwen, maar worden de enorme hoeveelheden data gebruikt om het juiste antwoord te berekenen. “Mooi, maar het zorgt wel voor wrijving in de relatie tussen mens en technologie.” Timmer toont een sheet, met helemaal links in een bolletje de mens en helemaal rechts in een bolletje de machine: “Dit is een handige manier van denken. Aan de ene kant staat de mens, autonoom,

zelfhandelend en verantwoordelijk voor zijn eigen daden. Aan de andere kant de technologie, puur als tool. Lekker overzichtelijk, maar helaas is die scheidslijn niet zo makkelijk te maken. Mijn handelen wordt immers voor een deel door mezelf bepaald, maar ook voor een deel door de technologie.”

Drie bolletjes

Op zijn volgende sheet verschijnt dan ook tussen de twee bestaande bolletjes een nieuw bolletje: helemaal links is de mens in control (*Man in the Loop*), in het midden maakt de mens een beslissing op basis van informatie van het systeem (*Man on the Loop*) en geheel rechts is de mens niet (meer) nodig, omdat er sprake is van volledige automatisering (*Man out of the Loop*). Timmer: “Bij *In the Loop* kun je denken aan een robot die op afstand wordt aangestuurd. Duidelijk is waar de controle ligt. Bij het tweede bolletje (*On the Loop*) is de mens nog in controle, maar verschuift het wel. Denk aan een arts die een beslissing neemt op basis van een medisch systeem. Hij is afhankelijk van die input. Geheel rechts, bij *Out of the Loop*, neemt de technologie de taken helemaal over van de mens, zoals het geval is bij de zelfsturende auto van Google.”

Aansprakelijkheid

Zowel bij *In the Loop* als *On the Loop* is



in the loop



on the loop



out of the loop

het volgens hem logisch dat de mens aansprakelijk is, omdat hij de uiteindelijke beslissing neemt. “De vraag is echter of dat wel terecht is. Want”, zo stelt Timmer, “als je als mens afhankelijk bent van de informatie of het advies, kun je dan moreel gezien verantwoordelijk worden gehouden?”

Tijd voor een voorbeeld: een bestuurder van een drone zit in een cobicle, veilig in de US, terwijl zijn drone over Afghanistan vliegt. De bestuurder krijgt informatie over het doelwit. Hij is wel degene die beslist om te schieten, maar kan niet beoordelen of de informatie klopt. Typisch voor dergelijke hybride situaties van mens en technologie is volgens hem dat “onze vaardigheden eigenlijk worden uitgebreid of aangevuld”. Immers, technologische snufjes in de auto zorgen ervoor dat we meer kunnen. Bijvoorbeeld met slimme dodehoek spiegels. Of systemen die waarschuwen dat het glad is op de weg en je de volgende bocht met minder dan 50 km/u moet nemen. “Je kunt dan achteraf moeilijk beweren dat je de gladheid niet aan zag komen”, aldus Timmer, die benadrukt dat we

meer kunnen en dus ook voor meer aansprakelijk zijn.

In control of out control

De ontwikkeling van de zelfrijdende auto leidt inmiddels tot de vraag of de mens moet kunnen ingrijpen als dat nodig is of dat het beter is om volledig geautomatiseerde systemen te creëren. Timmer: “Uit onderzoek blijkt dat de mens heel slecht is in het overnemen van de controle, bijvoorbeeld bij een noodgeval. Je vraagt dan iets waar de mens juist heel slecht in is: continu een systeem overzien en ingrijpen als het mis gaat. Daarnaast kan zo’n hybride situatie tot veel vragen leiden wie wanneer verantwoordelijk is. Oftewel, heeft de technologie of de mens gefaald?” Het is dé reden waarom sommige experts voorstander zijn van een volledig geautomatiseerd systeem, omdat dan duidelijk is waar de aansprakelijkheid ligt: bij de producent. “Maar”, zo gaat hij verder, “dat leidt weer tot nieuwe vraagstukken. Nieuwe technologie, nieuwe fouten. Bovendien is het falen van de technologie niet altijd te detecteren. Dat maakt de aansprakelijkheid lastiger. En hoe gaan we daar dan weer mee om? Van tevoren (wanneer is iets veilig genoeg?) of achteraf (wie is aansprakelijk als het fout gaat?)”

Timmer gooide er aan het slot van zijn betoog een flinke reeks vragen tegenaan. Hoe veilig is veilig? Moet het drie of honderd keer veiliger zijn dan de mens? En zorgt het aansprakelijkheidsvraagstuk in dergelijke gevallen voor een rem? Bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de zelfsturende auto? En is dat dan een remmend effect of juist een wenselijke rem? “Zeker is dat de technologie zich verplaatst, van *In the Loop* naar *On the Loop* en zelfs naar *Out of the Loop*. Dat creëert nieuwe verantwoordelijkheden waar we mee om moeten leren gaan. Linksom of rechtsom.”



Kiliaan van Wees, Vrije Universiteit

Juridische hobbels op de weg

“De verwachtingen zijn hooggespannen. Voertuigautomatisering zorgt voor minder en minder zware verkeersongevallen. Daarnaast levert het een betere doorstroming op, een verbeterd rijcomfort en heb je als bestuurder tijd voor andere dingen.” De aftrap van zijn inleiding leek op een pleidooi voor het zo snel mogelijk introduceren van de zelfsturende auto, maar gaandeweg zijn verhaal kwamen er wel wat hobbels op de weg ...



Kiliaan van Wees is gepromoveerd op de juridische aspecten van de Advanced Driver Assistance Systems. Hij is jurist en hoewel hij de nodige wetsartikelen de revue liet passeren tijdens zijn inleiding, bleef er steeds één belangrijke vraag overeind: vormt het aansprakelijkheidsvraagstuk een belemmering in de technologische ontwikkeling?

Sceptisch

De techniek kan veel, maar niet alles. Zo kan de techniek minder goed omgaan met complexe omgevingen en bijzondere omstandigheden, waaronder bijvoorbeeld de niet altijd even voorspelbare gedragingen van fietsers en voetgangers. “Juist daarom zijn deskundigen sceptisch over een snelle introductie van de zelfrijdende auto”, aldus Van Wees. Wat dan wel de toekomst is? Hij noemt systemen die de bestuurder assisteren of het ingrijpen in noodsituaties meer realistisch. De vraag of aansprakelijkheid hier een belemmering vormt, werd door Van Wees niet direct met een ja of nee

beantwoord. “Als je kijkt naar de aansprakelijkheid van de automobilist (art. 185 van de Wegenverkeerswet), dan levert een gebrek in het motorrijtuig geen overmacht op. Daarnaast hebben we te maken met gedrag van de zwakkere verkeerdeelnemers (fietsers en voetgangers) onder de veertien jaar.” En als het gaat om een aanrijding met een andere gemotoriseerde, dan worden er al hoge eisen gesteld aan de kennis en de kunde (art. 6:162 BW en 6:173 BW) van de bestuurder dan wel de bezitter. Van Wees: “Moet dat nog scherper? Als je gewaarschuwd wordt door de technologie dat het verderop glad is, geldt dan dat een gewaarschuwd mens voor twee telt? Dat moet je dan achteraf wel kunnen bewijzen.” Zelfs als een automobilist wordt geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden, levert dat geen overmacht op, aldus Van Wees. “De automobilist is in het geval van plotse ernstige gebreken niet aansprakelijk, maar de bezitter wel.” Gebrekkig is in

juridische termen “een zaak die niet voldoet aan de eisen die men daaraan mag stellen en daardoor een bijzonder gevaar oplevert”.

Wat is veilig?

De aansprakelijkheid van de producent wordt primair beheerst door afd. 6.3.3 BW. Oftewel, een producent is aansprakelijk als de schade wordt veroorzaakt door een gebrek in zijn product. Van Wees lacht. “Maar wat is dan een gebrekkig product? Een zelfrijdende auto kan door de sensoren voertuigen, andere objecten en mensen detecteren bij een dreigende botsing, maar kan onder bepaalde omstandigheden een kind niet van een opwaaiend stuk papier onderscheiden.”

In art. 6:186 BW wordt ook gesproken over veiligheid, maar wat is veilig genoeg? “Accepteren we dat tachtig procent van de ongelukken wordt voorkomen, maar laagstaande zon, regen en sneeuw soms roet in het eten gooien?” Volgens Van Wees kan de werkelijkheid nooit voor honderd procent worden nagebootst en natuurlijk rijst de vraag wie dan aansprakelijk is. “Als je daar dan ook nog de communicatie tussen de voertuigen en de infrastructuur bij betreft, wordt het helemaal een ingewikkeld verhaal. Je kunt een toevallig slachtoffer toch niet opzadelen met de moeizame zoektocht naar een verhaalspunt voor zijn schade? Voor hetzelfde geld blijft hij met lege handen staan.”

Het bracht hem weer terug bij zijn beginvraag. Vormt het aansprakelijkheidsrecht een belemmering? “Het biedt in ieder geval weinig houvast voor nieuwe technologische concepten”, antwoordde Van Wees tactisch. Sterker nog, aansprakelijkheid vertraagt de techniek. “Maar”, zo vervolgde hij, “de open normen bieden het aansprakelijkheidsrecht ook de broodnodige flexibiliteit om in te spelen op de ontwikkelingen. En, eerlijk is eerlijk, van het recht gaat ook een prikkel uit om behoedzame stapjes te nemen.”

Aan tafel ...!

Hij heeft een spijkerbroek aan, weet waar hij over praat en neemt geen blad voor de mond. Het blaadje dat op tafel ligt, met de stellingen, heeft hij allang gelezen. Of ons aansprakelijkheidsrecht, dat vooral uitgaat van het gedrag van de mens, om moet? "Lijkt me simpel. Ja!"

Het is volle bak in het bedrijfsrestaurant van het Verbond. Tien tafels zijn gedekt en opvallend is het aantal vrouwen. Aan sommige tafels zijn de vrouwen zelfs in de meerderheid. De man met de spijkerbroek vervolgt zijn antwoord. "Kijk nou naar vliegtuigen. Zo'n piloot zit er toch gewoon voor de gezelligheid bij? De mens wordt steeds vaker uitgeschakeld. Bij persbureau AP laten ze hele stukken schrijven door de computer. De techniek neemt alles over!"

Robot

Een andere man haakt in en zegt: "De mens neemt toch zelf ook een besluit? Ik bepaal in ieder geval helemaal zelf wat ik kies." "Ach", zegt de spijkerbroekenmeneer, "we kunnen heel interessant doen over die zelfrijdende auto, maar we hebben toch allang auto's die zelf inparkeren." De term valt: kunstmatige intelligentie. En hij voegt eraan toe dat "we misschien wel verder gaan dan we zelf willen". "Nou als ik jou zo hoor, ga jij al verder dan ik wil", zegt mijn buurman gevat. "Ho ho", reageert de spijkerbroekman, "ik zeg niet dat ik het allemaal wil. Met robotten en zo lijkt het me een heel kille wereld, maar de techniek gaat door. En gaat nu al heel ver."

Moneyball

Tijd voor stelling twee: veranderen de risico's voor verzekeraars bij aansprakelijkheidsverzekeringen? "Wat denk jij?", vraagt er één. "Wordt de fabrikant aansprakelijk?" "Lijkt me wel", reageert een ander. "Volvo zegt het zelf al: kom maar bij ons." Mijn buurman vult daarbij aan dat "de aansprakelijkheid hetzelfde blijft, maar het recht verandert. Dat verschuift naar de producent." "Ik kan me ook voorstellen dat we met zijn allen afspreken wie in welke situatie aansprakelijk is. Dat maakt het recht een stuk makkelijker", haakt een van de vrouwen in. Ze trekt een parallel met de film *Moneyball*, waarin Brad Pitt de hoofdrol speelt. "Alles, maar dan ook alles in die honkbalfilm ligt vast in statistieken, waardoor het een stuk voorspelbaarder wordt." Een van de mannen lacht. "Maar er kan altijd nog een tak op je auto vallen, toch?" Mijn buurman kijkt op. "De verzekering is nu gekoppeld aan het voertuig, dus je kunt je afvragen of er wel zoveel verandert." "Misschien krijgen we wel te maken met schades die we nu niet kennen", roept een ander, waarop iemand besluit: "Als ik autoproducent was, zou ik nu mijn eigen verzekeraar oprichten." "De



aansprakelijkheid van de producent is zo groot dat deze maar bij een paar verzekeraars ter wereld kan worden gedekt, wegens kapitaaleisen (Solvency II)", weet mijn buurman.

3D printer

De meningen blijken verdeeld aan tafel. De een "weet niet" of het voor een producent wel interessant is om een eigen verzekering te hebben, terwijl een ander zich hardop afvraagt waarom niet? "Hoeveel autoproducenten zijn er nou nog?" De oplossing lijkt helder. "De producent gaat niet zelf een verzekeraar oprichten, maar neemt een verzekeraar in de arm, zodat hij het in de hand kan houden." "Weet je wat het is", besluit de spijkerbroekenman. "Die zelfsturende auto is nog wel lekker overzichtelijk als het gaat om de aansprakelijkheid. Wat denk je van de 3D printers? De printer zelf gaat nog wel, maar wat eruit komt ...? Wie is daarvoor verantwoordelijk? De producent, de ontwikkelaar, de gebruiker? Zeggen jullie het maar."

Geluid van buiten

Tijdens de trendavonden komen in toenemende mate niet-verzekeraars mee discussiëren. Ideaal dus om een stakeholder de tweede stelling voor te leggen en te vragen of de risico's voor verzekeraars bij aansprakelijkheidsverzekeringen veranderen?

Anna van Tienhoven (Mobilee): "Die risico's gaan zeker veranderen, omdat de auto een ander karakter krijgt. Minister Melanie Schultz wil niet alleen in nieuwe, maar ook in bestaande auto's een inbouwmodule, zodat

auto's hoogautonoom zelfrijdend worden. Zij doet dat niet om u te pesten, maar om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. De macht en kracht die daarachter zit, is enorm groot. Voor verzekeraars betekent dat

dat het risico verandert, maar u zult ook met een berg data overweg moeten kunnen. Er wordt mij wel eens gevraagd of de schadevrije jaren straks nog bestaan. Laten we eerlijk zijn, als de auto autonoom is, gaat het om de auto, niet om de bestuurder. Er zullen andere, en ook nieuwe risico's opduiken, met name in de collectiviteits sfeer, maar naar het hoe en wat is het voor mij ook nog gissen."

Bloemlezing

De trendavond kent inmiddels een traditionele opzet. Na de twee inleidingen wordt er aan tafel in kleine groepen over het thema gediscussieerd. Dat waren er dit keer tien. Een bloemlezing van de diverse meningen en uitspraken:

- Eenvoud is belangrijk, dus waarom geen first party verzekering?
- Ga ik als simpele Nederlandse voetganger een *first party* verzekering afsluiten? Nee toch.
- Als we stoppen met regres staat het slachtoffer centraal en dalen de transactiekosten.
- Als er minder verhaalszaken zijn, hebben wij als rechtsbijstandverzekeraars minder werk, maar het is wel beter voor de klant.
- Waarom roepen we geen waarborgfonds voor de autoproducenten in het leven?
- Een waarborgfonds voor autoproducenten? Dat is wel de one million dollar-opmerking van deze trendavond!
- Onze Duitse verzekeringscollega's zijn bang dat ze uit de markt worden gedrukt door de autoproducent, die straks alle (risico-)informatie heeft. Zij zijn, doordat ze weten wie waar

wanneer en hoe rijdt, als geen ander in staat om het reparatienetwerk over te nemen. Op die manier worden verzekeraars uit de keten geduwd. Dat geldt ook voor de Nederlandse markt. U bent gewaarschuwd.

- Risico's veranderen, dus de schadeafhandeling ook. De schadebehandelaar van de toekomst moet data-analist zijn.
- Ik zou zelf ook mijn auto willen (blijven) verzekeren. Ondanks de piepjes rijdt ik geregeld deuken in mijn auto. Dat wordt een dure hobby.
- Het mag voor de consument natuurlijk geen *free lunch* worden. Hij moet ook alert blijven. Het is niet de bedoeling dat hij straks ligt te slapen voorin, omdat de producent aansprakelijk is.
- We moeten simpelweg ons vak goed uitoefenen. Dit speelt bij motor, maar ook bij brand. Laten we de discussie verbreden.
- We moeten de techniek niet in de weg staan. Laten we het de klant zo makkelijk mogelijk maken.
- Laten we denken in kansen. Er zijn verzekeraars die de technologie als een bedreiging zien. Zij kijken in de koplampen van de auto en denken: ach



wie weet rijdt-ie wel voorbij. De ontwikkelingen gaan echter zo snel, dat je eronder ligt voor je er erg in hebt. Dus: actie.

- En ik altijd maar denken dat die auto vanzelf stopt als er konijnen in de koplampen verschijnen. Maar, even serieus, we moeten ons niet alleen richten op de producent van het eindproduct, maar ook op de softwareproducenten. We hebben de komende jaren onze handen vol. Kort maar krachtig: ons vak blijft boeiend!

Agenda

In het kader van het Innovatielab verzorgt Nyenrode Business Universiteit samen met het Verbond vier workshops om de innovatiekracht te stimuleren. Het programma bestaat uit vier workshops die los van elkaar kunnen worden gevolgd:

1. **Workshop 1** – 29 oktober 2014: de innovatie- en veranderkracht van de eigen organisatie.
2. **Workshop 2** – 26 november 2014: van diagnose naar succesvolle executie van innovaties.
3. **Workshop 3** – 26 januari 2015: digitale transformatie en de noodzaak tot innovatie.
4. **Workshop 4** – 16 maart 2015: scenarioanalyse als succesfactor voor innovatiekansen.

Meer informatie? Mr. Roy R. Kramer RA, r.kramer@nyenrode.nl, 06 – 47908286 of Maura Welling, m.welling@nyenrode.nl; 0346-291494, www.nyenrode.nl/verzekeraarsversterken

Samenstelling en productie: afdeling Dienstverlening & Informatie

Fotografie: Bart Rijper, Voorpagina: Dong liu / Shutterstock.com

Voor meer informatie over de inhoud van deze InfoPlus:

Annemieke Keppel, telefoon: 070-3338624, e-mail: a.keppel@verzekeraars.nl