

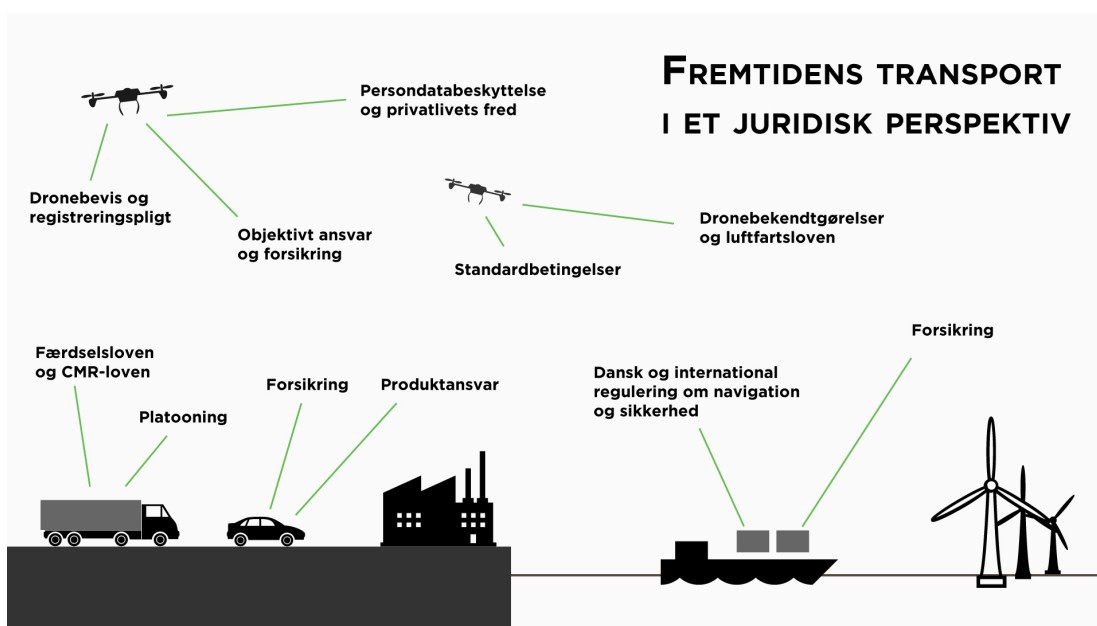
# Førerløse biler og droner i transportretsligt perspektiv

De teknologiske fremskridt inden for både robot- og droneteknologi buldrer fremad, og hele transportindustrien følger nøje udviklingen. For den har potentiale til at disrupte hele branchen. Men formår lovgivningen at understøtte teknologiens syvmileskridt?

Vi dykker ned i de teknologiske fremskridt, der sker hurtigere end den juridiske regulering kan følge med, og stiller spørgsmålet: Hvordan skal vi tilpasse lovgivningen undervejs?

Læs også det fulde nyhedsbrev fra vores transportafdeling.

> Fremtidens transport i et juridisk perspektiv



## Teknologiske syvmileskridt

Der er både politiske og kommercielle interesser i udviklingen af ubemandede transportmidler, som forventes at medføre øget sikkerhed og en mere effektiv trafik.

Teknologien bag førerløse biler synes efterhånden på plads: På havnen i Hamborg kører førerløse lastbiler rundt med containere hver eneste dag, og i USA har den Uber-ejede virksomhed "Otto" estimeret, at firmaets software, der kan implementeres i eksisterende lastbiler og gøre dem selvkørende, vil blive benyttet i den amerikanske transportindustri i løbet af 2017.

Herhjemme har Himmerland Kommune siden september i år lavet forsøg med den førerløse bus "Olli" til transport af 12 personer.

Den kommercielle anvendelse af droner er utrolig forskelligartet – infrastruktur, transport, forsikring, medier og underholdning, telekommunikation, landbrug, sikkerhed og minedrift for at nævne nogle af de vigtigste områder.

I transportbranchen anvendes droner allerede inden for e-handel pakkelevering, til at transportere medicin, til flådestyring og reservedelslevering og til samedagsmadlevering. Droner vil blive en integreret del af både land- og offshore transportbranchen.

## Den eksisterende lovgivning tilpasses

For at tilpasse færdselsloven til de kommende førerløse biler, er et forslag om ændring af loven netop sendt i høring, og det forventes fremsat i løbet af november 2016. Lovforslaget vil åbne op for, at Transport- og Bygningsministeren kan bemyndige tidsmæssig og geografisk afgrænset testkørsel af selvkørende biler på det offentlige vejnet, forudsat at køretøjet forinden er testet og herefter godkendt af Færdselsstyrelsen.

Indenfor EU-institutionerne er der også interesse i at skabe en fælles juridisk ramme for selvkørende biler. Der foreligger endnu ikke et direktivforslag, men processen er igangsat. Indtil den politiske vilje og den juridiske ramme tillader fuldt ud automatiserede køretøjer, kan platooning udgøre et skridt på vejen.

*Platoons* er delvist selvkørende lastbiler, der kører i konvoj med en automatisk afstand mellem de elektronisk forbundne biler. Den forreste lastbil styrer farten, mens de øvrige lastbiler ligger på hjul, hvilket sparer brændstof, skaber større sikkerhed og sikrer en mere flydende trafik. Platooning har størst effekt ved lange stræk på motorveje, og et harmoniseret europæisk regelsæt er derfor nødvendigt for fuld udnyttelse af teknologien.

Hvad angår droner er Danmark gået foran EU og andre lande ved at begynde at lovgive aktivt på området. Regeringen udstedte den 22. august 2016 dronebekendtgørelsen om droner i bebyggede områder, som supplerer luftfartslovens regler om dronetrykning. Regulering for brug af droner i landområder skulle have været indført i år, men er netop blevet udskudt til 2017, hvor det også forventes, at der vil blive udstedt regulering for brug af droner i off-shore industrien.

## Ansvar under gældende lovgivning skal gentænkes

I færdselslovens nuværende form er ejeren eller brugeren af køretøjet pålagt ansvaret for køretøjets skadesforvoldelse. Transport- og Bygningsministeriet har påpeget, at de nuværende ansvarsregler i færdselslovens §§ 101-104 ikke omfatter førerløse biler. Ministeriet vurderer videre, at ansvarsfordelingen er uklar, når køretøjet ikke har en bruger, og en revision af loven er derfor nødvendig.

I Færdselslovens forstand vil førerløse biler ikke have en "bruger". I stedet vil en *rådighedshaver over køretøjet* kunne blive aktuel for så vidt angår ansvaret. Rådighedshaveren ville kunne sidestilles med ejeren på samme vis som ved placeringen af færdselslovens forsikringspligt.

Ansvaret for skader forvoldt af droner på tredjemands person eller ejendom reguleres af luftfartsloven. Det betyder, at droneføreren er pålagt et objektivi ansvar for denne type skader. Regulering af droner findes blandt andet i bekendtgørelsen om dronetrykning i bebyggede områder.

Generelt må anvendelse af ubemandede transportmidler forventes at kræve justering af gældende standardbetingelser, samt udfærdigelse af nye standardbetingelser på visse områder.

## Kasko- og transportforsikring

Pligten til at udtage forsikring efter færdselsloven for enhver skade forårsaget af et motordrevet køretøj påhviler ejeren eller den person, der har varig rådighed over køretøjet. For førerløse biler vil forsikringspligten formentlig fortsat påhvile ejeren eller den varige rådighedshaver. Forsikring af førerløse biler vil dog kræve en ændring i ordvalget i forsikringspolice i forhold til nuværende policer.

Droner til kommercielt brug skal ansvarsforsikres. Forsikringspligten påhviler ejeren. Modsat biler omfatter standard forsikringspolice for droner dog ikke skade på dronen selv.

Nuværende transportforsikringer tegnet af transportører har sigte på varerne og de krav, som transportkunden kan rette mod transportøren for varernes beskadigelse, bortkomst eller forsinkelse. Under forudsætning af, at transportøren er ansvarlig for godsets bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse som følge af fejl ved transportmidlet, bør transportøren sikre sig, at hans forsikringspolice også dækker sådant ansvar, der følger af de særlige forhold for ubemandede transportmidler – eksempelvis på grund af softwarefejl eller anden defekt ved dronen.

## Det transportretslige perspektiv: Hvad kan vi vente os?

Det store erhvervsmæssige potentiale i brugen af droner og selvkørende biler er åbenbart. Der er nu klar politisk vilje til at udvikle regler, der kan skabe klare rammer for erhvervslivets brug af disse teknologier.

Det synes imidlertid nærliggende at antage, at produktansvarsskader i transportretten vil spille en større rolle i takt med, at transportmidlerne blive førerløse. Transportmidlerne vil i fremtiden eksempelvis være afhængige af den software, der er installeret i dem, hvor det ikke kan udelukkes, at der særligt i opstartsfasen vil opstå skade på personer og ting som følge af defekt software. Der er mange tænkelige scenarier, hvor defekt software vil kunne forårsage skade på eksempelvis det transporterede gods.

Det betyder, at der i højere grad end hidtil, kan opstå situationer, hvor man udover parterne til transportaftalen vil kunne rette krav mod alternative ansvarssubjekter efter alternative regelsæt – især produktansvarsreglerne. Den mulighed kræver, at man fremover er særlig opmærksom på blandt andet aftaleforholdet mellem eksempelvis transportøren og producenten af bilen/dronen, og at man øger fokus på transportørens forsikringsforhold.

NJORD Law Firm følger udviklingen på området tæt. I vores kommende nyhedsbrev vil vi gå yderligere i dybden med analysen af de juridiske aspekter, som følger af en hastigt voksende teknologisk udvikling inden for fremtidens transportmetoder.

## Vil du vide mere?

NJORD Law Firm assisterer løbende transportbranchen med de juridiske udfordringer der følger med den ny teknologi.



**ULLA FABRICIUS**  
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 77 40 10 12  
UF@NJORDLAW.COM