

أساس المسؤولية المدنية عن اضرار المركبات ذاتية القيادة في ظل قواعد المسؤولية التقليدية

The basis of civil liability for damages to self-driving
vehicles under traditional liability rules

الباحثة: علام محمد حسن
كلية القانون - جامعة بغداد

أ.م.د. عامر غانم علوان
كلية القانون - جامعة بغداد

ula.Maan2201m@colaw.uobaghdad.edu.iq

amer.g@colaw.uobaghdad.edu.iq

تاريخ قبول النشر ٢٠٢٤/٧/٨

تاريخ استلام البحث ٢٠٢٤/٤/٥

الملخص:

يُنظر إلى المركبات ذاتية القيادة على أنها نوع حديث من المركبات أحدثت تغييرات في القيادة التقليدية، وقد أصبحت هذه المركبات موضع اهتمام وصناعة تجذب الشركات الكبرى للاستثمار فيها، إذ لديها القدرة على تحسين سلامة وكفاءة النقل بشكل كبير، وقد توفر مجتمعة فوائد اجتماعية واقتصادية وبيئية هائلة، إلا أنها ليست آمنة تماماً؛ ولا يزال من الممكن ان تقع حوادث مؤسفة بسبب نشاطها، لذا فإن قضايا المسؤولية المرتبطة بها تحظى هي الأخرى باهتمام متزايد، في كثير من الأحيان يأتي هذا الاهتمام من مبدأ تخلي هذه المركبات عن فكرة السائق واستبداله بتقنية الذكاء الاصطناعي، مما يجعل المخاوف المتعلقة بالمسؤولية وتحديد الشخص المسؤول متزايدة، وقد تبطئ هذه المخاوف أو حتى تمنع تماماً وصول المستهلك إلى تكنولوجيا المركبات المتقدمة، ومن أجل استغلال مزايا التكنولوجيا الجديدة والتي قد تكون متاحة لدينا في المستقبل، يتطلب الأمر تحديد النموذج الأنسب من المسؤوليات المدنية التقليدية والموجودة في التشريع العراقي لتعويض الأضرار الناجمة عن حركة مركبة ذاتية القيادة والذي سيضمن لضاحايا الحوادث المرورية أكبر قدر من التعويض، ذلك بأن التطور الذي وصلت له تلك المركبات من شأنه ان يجعل القوانين المدنية وكذلك القضاء عاجزاً عن التوصل الى تعيين الشخص المسؤول عن تلك الاضرار، في ضوء الاختلاف حول تطبيق قواعد المسؤولية العقدية أو قواعد المسؤولية التقصيرية عن اضرارها وبين تطبيق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء أو قواعد المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة، وهذا ما سنعمد إلى بيانه في بحثنا محل الدراسة.

الكلمات المفتاحية: المركبات ذاتية القيادة، المسؤولية عن حراسة الأشياء، المسؤولية عن اضرار

المنتجات المعيبة.

Abstract

Self-driving vehicles are seen as a modern type of vehicle that has brought about changes in traditional driving. These vehicles have become a subject of interest and an industry that attracts major companies to invest in them, as they have the potential to significantly improve the safety and efficiency of



transportation, and together they may provide enormous social, economic and environmental benefits. However, it is not completely safe; It is still possible for unfortunate accidents to occur due to their activity, so the liability issues associated with them are also receiving increasing attention. Often this interest comes from the principle that these vehicles abandon the idea of the driver and replace him with artificial intelligence technology, which makes concerns related to liability and identifying the person Liability is increasing, and these concerns may slow down or even completely prevent consumer access to advanced autonomous vehicle technology. In order to exploit the advantages of new technology that may be available to us in the future, it is necessary to determine the most appropriate model of traditional civil responsibilities that exist in Iraqi legislation to compensate for the resulting damages. About the movement of an autonomous vehicle, which will guarantee the victims of traffic accidents the greatest amount of compensation, because the development that these vehicles have reached would make civil laws and even the judiciary unable to determine the person responsible for those damages, in light of the disagreement over the application of liability rules. Contractual or the rules of tort liability for damages and the application of the rules of liability for things or the rules of liability for defective products, and this is what we will seek to explain in our research under study.

Keywords: autonomous vehicles, liability for custody of objects, liability for damages from defective products.

المقدمة

أولاً- **موضوع البحث:** تشهد أغلب دول العالم تقدماً مذهلاً وسريعاً في إطار الآلات الذكية التي تم برمجتها طبقاً لتقنية الذكاء الاصطناعي، ومنها المركبات ذاتية القيادة، والتي يمكن أن نعرفها بأنها: جيل حديث من المركبات القادرة على تولي القيادة بنفسها، اما بشكل جزئي؛ بالاعتماد على مجموعة من الانظمة المساعدة بحيث تكون القيادة مشتركة بينها وبين السائق، أو بشكل كلي؛ وذلك باستخدام تقنية الذكاء الاصطناعي بشكل كامل في القيادة، ومن دون الحاجة الى أي تدخل بشري. وتحقق هذه المركبات فوائد اجتماعية واقتصادية وبيئية هائلة، إذ تساهم في تقليل الحوادث وتوفير الوقت والجهد فضلاً عن خفض نسب التلوث البيئي، إلا أنه مع ذلك فقد رافق ظهورها العديد من المخاطر ومنها أنها لن تكون امنة تماماً وستظل تسبب وفيات وان كان بنسبة اقل من المركبات التقليدية، وهذا ما يطرح الإشكالية الآتية، وهي مدى ملائمة واستيعاب القواعد التقليدية في المسؤولية المدنية لتعويض الأضرار التي تتسبب بها هذه المركبات مستقبلاً، فالمضروور في ظل قواعد المسؤولية المدنية التقليدية، اما ان يقيم الدعوى بناءً

على قواعد المسؤولية العقدية، وذلك في حال توافر عقد بينه وبين المتسبب بالضرر تم الاخلال به من قبل الشخص المسؤول عن ذلك الضرر، او ان يقيمها طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية، تلك التي تنطبق عند الاخلال بالالتزام القانوني بتفادي الاضرار بالغير، أو يعتمد على تأصيل تلك المركبات على أنها شيء، تقتضي عناية خاصة لتفادي الضرر الذي قد يترتب عنها، وبالتالي تطبيق قواعد حراسة الأشياء على المسؤولية المدنية المترتبة على أضرار تلك المركبات، او تكيفها على انها منتج معيب، وبالتالي تطبيق قواعد المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة والتي يمكن للمضروور إقامة الدعوى الخاصة بها في مواجهة المنتج. لذا سنخصص هذا البحث لدراسة نظريات المسؤولية التقليدية؛ سواء كانت المسؤولية عقدية أو تقصيرية أو المسؤولية عن حراسة الاشياء أو المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة، لتحديد النظرية الأنسب للتطبيق على الحوادث المترتبة عن المركبات ذاتية القيادة، ومن الجدير بالذكر هنا أن الدراسات القانونية والتي سنعتمدها في هذا البحث اغلبها تناولت موضوع المسؤولية عن اضرار الذكاء الاصطناعي أو الروبوتات، لذا سنحاول ان نكيف هذه المصادر مع المركبات ذاتية القيادة باعتبارها نظام من أنظمة الذكاء الاصطناعي وروبوت على أربع عجلات.

ثانياً- إشكالية البحث: تدور إشكالية البحث نحو الشخص المسؤول عن التعويض في حال إذا ما تسببت المركبات ذاتية القيادة بالأضرار بالغير سواءً بشخصه أو بممتلكاته في ظل قواعد المسؤولية التقليدية، ومعرفة المسؤولية الأنسب منها للتطبيق عن اضرار هذا النوع من المركبات، والتي يتداخل في انتاجها واستخدامها مجموعة من الأشخاص وهم المالك والمستعمل والصانع والمبرمج، فمن منهم سيتحمل مسؤولية التعويض عن اضرارها سيما وان سبب الحادث الوحيد قد يكون المركبة نفسها وبدون تدخل بشري.

ثالثاً- اهداف البحث: التعرف عن مدى ملائمة قواعد المسؤولية التقليدية الموجودة في التشريع العراقي للتعويض عن اضرار المركبات ذاتية القيادة، سواء كانت المسؤولية عقدية أو تقصيرية أو مسؤولية عن الأشياء أو المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة.

رابعاً- منهجية البحث: سنعتمد في تناولنا لموضوع البحث على المنهج الوصفي التحليلي وذلك بوصف المشكلات القانونية المتعلقة بموضوع البحث وتحليل النصوص القانونية المتعلقة بها، فضلاً عن اعتماد المنهج المقارن من خلال التعرض للقوانين المختلفة والمقارنة بين تشريعات بعض الدول.

خامساً- خطة البحث: سيتم تقسيم البحث إلى أربعة مباحث؛ نتناول في المبحث الأول المسؤولية العقدية كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة، وفي المبحث الثاني المسؤولية التقصيرية القائمة على الخطأ واجب الأثبات كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة، أما المبحث الثالث فسنعرضه للمسؤولية عن الأشياء كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة والمبحث الرابع نتطرق به إلى المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة.



المبحث الأول: المسؤولية العقدية كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

المسؤولية العقدية هي أحد أوجه المسؤولية المدنية، حيث يعرفها الفقه بأنها "تلك المسؤولية التي تنشأ عن الإخلال بالتزام مصدره العقد"^(١)، حيث لا تتوافر إلا نتيجة إخلال أحد المتعاقدين بالتزاماته العقدية على نحو سبب ضرراً للمتعاقد الآخر، في هذا المبحث سنتطرق لشروط وأركان قيام المسؤولية العقدية في المطلب الأول، أما المطلب الثاني فسوف نخصصه لبيان مدى ملائمة قواعد المسؤولية العقدية لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة، وهو ما يمكن توضيحه وفق الآتي:

المطلب الأول: شروط وأركان المسؤولية العقدية

المسؤولية العقدية يشترط لقيامها عدة شروط، وبدونها لا نكون بصدد مسؤولية عقدية. كذلك تتطلب هذه المسؤولية توافر ثلاثة أركان حتى يستطيع الطرف المتضرر من العقد ان يتمسك بها، وهو ما يمكن توضيحه، وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: شروط تحقق المسؤولية العقدية

يقتضي قيام المسؤولية العقدية تحقق الشروط الأتية وهي:

أولاً- توافر عقد بين الشخص المسؤول عن ما يقع من ضرر وبين الشخص المضرور: لقيام المسؤولية العقدية يستلزم القانون وجود عقد بين المدين والدائن، يتضمن التزامات محددة سواء كان العقد ملزماً للجانبين أو ملزماً لجانب واحد^(٢).

ثانياً- أن يكون العقد صحيحاً: عرفت المادة (١٣٣) من القانون المدني العراقي العقد الصحيح بأنه: "العقد الصحيح هو العقد المشروع ذاتاً ووصفاً بان يكون صادراً من اهله الى محل قابل لحكمه وله سبب مشروع وأوصافه صحيحة سالمة من الخلل".

ثالثاً- أن يكون الضرر ناشئاً من عدم تنفيذ المدين للالتزام العقدي: لقيام المسؤولية التعاقدية يشترط القانون أيضاً أن يكون الضرر الذي لحق بالمضرور راجعاً إلى عدم تنفيذ المدين للالتزام العقدي^(٣).

الفرع الثاني: أركان قيام المسؤولية العقدية

لتحقق المسؤولية العقدية يتطلب الأمر توافر ثلاثة أركان تتمثل في الخطأ العقدي أولاً، مسبباً ضرراً للطرف الآخر ثانياً، وأن يكون هذا الخطأ هو سبب الضرر في إطار علاقة سببية ثالثاً.

أولاً- الخطأ العقدي: يتمثل الخطأ العقدي في عدم تنفيذ المدين لما التزم به، سواء كان الالتزام التزاماً ببذل عناية أو بتحقيق نتيجة^(٤)، والخطأ العقدي يتخذ أكثر من مظهر قانوني، فقد يتمثل في امتناع أحد المتعاقدين عن تنفيذ الالتزامات التي تعهد بها إما عدم تنفيذه كلياً أو جزئياً، وقد يكون الأخلال في شكل تأخر في التنفيذ، أو تنفيذ ذلك الالتزام بشكل معيب^(٥)، والدائن هو الذي يقع عليه عبء إثبات عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه، إلا أن المدين يستطيع أن يثبت أن عدم تنفيذه للالتزام لا لخطأ منه وإنما بسبب أجنبي لا بد له فيه^(٦).

ثانياً- الضرر: الركن الثاني في المسؤولية العقدية هو الضرر، ويعرف بأنه الأذى الذي يصيب الشخص في حق أو في مصلحة مشروعة له^(٧). فلا بد من وجود ضرر حتى تترتب هذه المسؤولية في ذمة المدين، والدائن هو الذي يتحمل عبء إثبات الضرر^(٨). والضرر يكون إما مادياً وهو الذي يصيب الشخص في بدنه أو في ماله أو في جزء من أجزاء الذمة المالية المتعلقة به، أو يكون أدبياً يصيب الشخص في شعوره وعاطفته، والقانون المدني العراقي لم يتناول التعويض عن الضرر الأدبي في نطاق المسؤولية العقدية إلا أنه تناوله واخذ به في نطاق المسؤولية التقصيرية^(٩).

ثالثاً- العلاقة السببية: الركن الثالث من أركان المسؤولية العقدية هو العلاقة السببية، فلا يكفي وقوع الخطأ والضرر، وإنما يلزم أن يكن ذلك الخطأ قد ترتب عنه الضرر، ويتحمل الدائن العبء في إثبات العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، أما المدين فيقع عليه عبء نفي هذه السببية، وذلك من خلال أثبات إن عدم التنفيذ للعقد يعود إلى سبب أجنبي، وذلك السبب الأجنبي إما ان يكون قوة قاهرة أو حادث فجائي أو خطأ الشخص المضرور أو فعل الغير^(١٠).

المطلب الثاني: مدى ملائمة قواعد المسؤولية العقدية لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

للتعرف عن مدى ملائمة قواعد المسؤولية العقدية للتعويض عن اضرار المركبات ذاتية القيادة سنتناول في البداية عقد بيع وإيجار المركبة ذاتية القيادة، إذ أن كثيراً من الأضرار المترتبة عن المركبات ذاتية القيادة، قد تكون ناتجة عن الأخلال بالتزام تعاقدية كما في عقدي البيع والإيجار، إذ أن هدف من يصنع هذه المركبات هو بيعها أو تأجيرها، وهو ما يمكن توضيحه، وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: عقد بيع المركبة ذاتية القيادة

في أغلب الأحيان تقوم الشركات المصنعة بإبرام عقود لبيع ما تنتجه من أنظمة وتقنيات الذكاء الاصطناعي كالمركبات ذاتية القيادة حيث يكون المحل في هذه العقود متمثلاً في المركبة ذاتية القيادة كشيء مبيع، ومن المتفق عليه إذا أخل البائع بالتزاماته فسنترتب مسؤوليته العقدية، والإخلال بالتزامات المترتبة عن عقد البيع تتعدد صورته، إلا أن الإخلال الذي يمكن تصور تحققه والذي يتناسب مع طبيعة المحل هنا أي المركبة ذاتية القيادة هو عدم تسليم الشيء المبيع وفقاً للمواصفات والشروط التي تم الاتفاق عليها عند العقد، كحالة تسليم مركبة ذاتية القيادة مثلاً بشكل مخالف للمواصفات التي تم الاتفاق عليها عند العقد^(١١). وقد تقوم المسؤولية العقدية أيضاً على أساس إخلال البائع بالتزامه في ضمان العيوب الخفية، ففي حالة توافر عيب خفي وقديم ومؤثر ينقص من قيمة المركبة ذاتية القيادة ويجعلها غير صالحة للاستعمال، فالبايع هو الذي سيتحمل المسؤولية^(١٢)، والعيوب الموجب للضمان يستوجب أن يكون قديماً وخفياً ومؤثراً^(١٣).

ومن الجدير بالذكر أن ما سبق ذكره يكون في حالة حوادث المركبات ذاتية القيادة بشكل كلي، أما بخصوص المركبات ذاتية القيادة بشكل جزئي، وبعد أن يفى البائع بالتزاماته العقدية كاملة فإن المسؤولية عن



حوادث المركبة من الممكن أن تقع على عاتق المشتري -مستخدم المركبة- وذلك إذا ثبت سوء استخدامه للمركبة أو عدم تدخله حينما طلبت منه ذلك^(٤).

الفرع الثاني: عقد إيجار المركبة ذاتية القيادة

عقد الإيجار يرتب التزامات على عاتق كل من المؤجر والمستأجر، فإذا قام أحد الاطراف بالأخلال بهذه الالتزامات عندها تقوم مسؤوليته العقدية عن ذلك الاخلال. فيما يتعلق بالمؤجر؛ إذ يتخذ إخلاله عدة صور، منها: عدم

تسليم المأجور والامتناع عن صيانته، فعقد الإيجار يرتب عليه إلزاماً بتسليم العين المؤجرة وصيانتها للحفاظ على الشيء ولكي تتحقق المنفعة به بشكل دائم طيلة مدة عقد الإيجار ومهما كان سبب العيب الذي أدى إلى وجوب قيام المؤجر بالترميم. وهذا ما نصت عليه كل من المادتين ٧٤٢ والمادة ٧٥٠ ف-١- من القانون المدني العراقي، وهذا يعني أن على المؤجر التزام وهو أن يسلم المركبة ذاتية القيادة بشكل يحقق الفائدة المتبتغة من تأجيرها، وذلك بصلاحياتها للسير من خلال صلاحية التقنية والأنظمة الملحقة بها فضلاً عن صيانة الماكينة والإطارات حتى تسير المركبة على الطرق بفاعلية تامة^(٥)، فإذا وقع حادث وتبين أن سبب الحادث يعود لعدم قيام المؤجر بصيانة المركبة قبل تسليمها للمستأجر، فالمؤجر هنا هو الذي سيتحمل المسؤولية، ويلتزم كذلك المؤجر بأن يضمن العيوب الخفية في العين المؤجرة وفقاً لما جاء في نص المادة ٧٥٦ من القانون المدني العراقي، فيتضح من خلال هذه المادة أن العيب الذي يحرم المستأجر للمركبة ذاتية القيادة من استعمالها أو ينقص من الانتفاع بها يرتب المسؤولية العقدية للمؤجر، فلا تنهض مسؤولية المستأجر للمركبة ذاتية القيادة إذا كان سبب الحادث ناشئاً عن خلل في المركبة ذاتية القيادة أو أحد أنظمتها، والمؤجر كان يعلم به، إذ إنها التزامات تقع على عاتق المؤجر وكان عليه أن يراعيها قبل تأجيرها للمركبة. أما بالنسبة إلى مستأجر المركبة الحديثة فتختلف مسؤوليته عن حوادثها بحسب نوعها فيما إذا كانت المركبة ذاتية القيادة بشكل كلي أو جزئي، فإذا كانت المركبة ذاتية القيادة بشكل كلي؛ فالمسؤولية عن تفاعلي الحوادث تنتقل بشكل كلي إلى المركبة ذاتها ومكونات نظام تجنب الحوادث الخاص بها، إلا أنه قد توجد شروط تنقل المسؤولية إلى مستأجر المركبة، كما لو اشترط المؤجر على المستأجر بأن يقوم هذا الأخير بصيانة المركبة في ورشة تابعة لمكتبه كل ١٠٠٠ كلم مثلاً، فعندما لا يلتزم المستأجر بهذا الشرط، ويقع حادث من المركبة ويلحق بالغير ضرراً فإن المسؤولية ستقع هنا على عاتق المستأجر على أساس الإخلال بالتزام عقدي^(٦)، أما إذا كانت المركبة ذاتية القيادة بشكل جزئي فإن مسؤولية المستأجر عن ما يقع من الحوادث تتحقق عند عدم التزامه بالتدخل حينما تطلب المركبة منه ذلك، أو في حالات سوء الطقس، أو في الأوضاع التي يتم الاتفاق بشأنها مسبقاً، فإذا ثبت أن مستأجر المركبة ذاتية القيادة قد استخدمها بطريقة تؤثر على تقنياتها، مثل توجيه المركبة ذاتية القيادة إلى جهة وصول معينة في اتجاه مروري مخالف مما يتسبب في وقوع حادث مروري، أو استخدمها لغرض آخر غير الغرض المتفق عليه، وترتب على ذلك حادث

ألحق بالغير ضرراً، فحينها يتكبد المستأجر كامل المسؤولية، ويكون ضامناً لهذا الضرر^(١٧).

نلاحظ مما سبق، أن تطبيق المسؤولية العقدية للتعويض عن الأضرار المترتبة عن المركبات ذاتية القيادة غير كافية لمواجهة كل الأضرار التي تحدثها هذه التقنية، لأن المسؤولية العقدية تستلزم وجود عقد حصل الإخلال به من جانب أحد الأطراف، ففي حالة عدم وجود عقد بين المسؤول والمتعاقد الآخر، فلا مجال للمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن هذه المركبات، كما إن قواعد المسؤولية العقدية لا يستفيد منها إلا الشخص المتعاقد وخلفه العام وبذلك، إذا سببت المركبة الحديثة ضرراً لا بالسائق نفسه ولا بأسرته التي تقلهم المركبة وإنما بشخص ثالث في الطريق فإن هذا الأخير لا يستطيع الرجوع وفق قواعد المسؤولية التعاقدية، بالإضافة إلى ذلك، فقد ذكرنا سابقاً لكي يستطيع المتعاقد المضرور المطالبة بالتعويض فعليه إثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وقد يصعب عليه إثبات ركن الخطأ والعلاقة السببية لما تتضمنه هذه التقنية المعتمدة على الذكاء الاصطناعي من أمور معقدة ودقيقة، لا يمكن للأشخاص العاديين الإلمام بها، كما أن المتعاقد المسؤول عن المركبات ذاتية القيادة يستطيع التنصل من المسؤولية وذلك بأثبات أن الضرر الواقع ليس بخطأ منه وإنما يعود لسبب أجنبي لا يد له فيه، وبذلك تنتفي العلاقة السببية بين الخطأ والضرر وهو ما يؤدي إلى صعوبة تلقي الشخص المضرور التعويض أن لم يكن مستحيلاً.

المبحث الثاني

المسؤولية التقصيرية القائمة على أساس الخطأ

واجب الأثبات كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

نصت المادة (١٨٦) من القانون المدني العراقي في الفقرة الأولى على ما يلي: "إذا أتلّف أحد مال غيره أو أنقص قيمته مباشرة أو تسبباً يكون ضامناً إذا كان في إحداثه هذا الضرر قد تعمد أو تعدى". وعرف الفقه المسؤولية التقصيرية بأنها: المسؤولية التي تترتب عند الإخلال بالتزام قانوني ويتم جبر الضرر الناشئ عنها دون وجود علاقة عقدية بين المدين والدائن^(١٨). خلال هذا البحث نفترض أن مالك المركبة ذاتية القيادة هو من قام بحادث مروري وعلى أثره حدثت أضرار مادية وجسدية بالمضرور، وهو ما يثير بالضرورة مسألة المسؤولية التقصيرية، وبناءً على ذلك، قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في الأول أركان المسؤولية التقصيرية، وفي الثاني مدى ملائمة قواعد المسؤولية التقصيرية للتعويض عن أضرار المركبات ذاتية القيادة.

المطلب الأول: أركان المسؤولية التقصيرية

المسؤولية التقصيرية كالمسؤولية العقدية تقوم على ثلاثة أركان وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما، ولكي يحصل المضرور على التعويض عليه ان يقوم بأثبات هذه الأركان، وهو ما يمكن توضيحه، وعلى النحو الآتي:



الفرع الأول: الخطأ التقصيري

يعرف الخطأ التقصيري بأنه إخلال بالتزام قانوني سابق يصدر عن إدراك^(١٩)، وإن هذا الالتزام القانوني السابق هو التزام الشخص باحترام حقوق الجميع وعدم الإضرار بهم وهو التزام ببذل عناية، والعناية المطلوبة هنا هي اتخاذ الحيطة والتحلي بالتبصر واليقظة في السلوك لتجنب الإضرار بالغير^(٢٠). وكما يتضح من التعريف أن الخطأ التقصيري يتحلل إلى عنصرين: العنصر المادي، وهو الأخلال أو التعدي، والعنصر المعنوي وهو الإدراك أو التمييز^(٢١).

وبما ان المركبة ذاتية القيادة تختلف عن المركبة التقليدية من خلال قدرتها في أن تتحكم بنفسها وتقوم نفسها دون تدخل بشري، الأمر الذي سيجعل من هذه المركبة تتخذ قرارات فيما يتعلق بوظائف القيادة ودون الرجوع الى من في المركبة، وبصرف النظر عما إذا كان مالكاً أو سائقاً— فهي معرضة بذلك للحوادث والتي بطبيعة الحال ستتسبب بوقوع الاصابات البشرية وإتلاف الممتلكات، فهل هذا الحادث الواقع من المركبة ذاتية القيادة سوف ينسب الى المالك؟ ام الى المركبة ذاتها؟ يقتضي الأمر بنا هنا ان نفرق بين حالتين لتعدي المركبة ذاتية القيادة وعلى النحو الآتي:

الحالة الأولى: وهي تعدي المركبة ذاتية القيادة بناءً على أمر من مالكةا وبهذه الحالة ستبرز مسؤولية المالك، فالتعدي والتمييز متصوران في الوضع الذي يكون فيه مشغل تلك المركبات أو مالكةا قد وضعها في وضع يمكنه من إحداث الضرر عمداً، وفي هذه الحالة لا شك أن المشغل أو المالك يسأل على أساس المسؤولية التقصيرية من خلال أثبات الضرر هذا التعدي وعلاقته بالضرر، فمثلاً، إذا كانت المركبة ذاتية القيادة بها مشاكل معينة في الفرامل أو برامج التشغيل، ولم يتم المشغل أو المالك بإجراء الصيانة اللازمة لها، عندها يكون مسؤولاً عن تعويض الضرر لارتكابه خطأ تقصيرياً^(٢٢)، أما الحالة الثانية: وهي تعدي المركبة من ذاتها دون أن يكون هناك تدخل بشري كما لو تحركت المركبة وهي بوضع الايقاف، دون أن يكون هنالك امر من مالكةا ودون أن يكون قد حدد وجهة الوصول، فلا يكون على المالك أي مسؤولية فيما تسببه من اضرار^(٢٣).

الفرع الثاني - الضرر

الضرر هو الركن الثاني في المسؤولية التقصيرية، ويعرف بأنه: أذى يصيب الشخص في حق أو في مصلحة مشروعة له^(٢٤)، ويقع عبء اثباته على الطرف المتضرر، والضرر إما مادي يصيب الإنسان في ماله أو جسمه أو عنصر من ذمته المالية، أو أدبي يصيبه في شعوره وعاطفته^(٢٥).

في حوادث المركبات التقليدية يسهل معرفة الضرر في الغالب حيث يعود الضرر إما الى اخطاء بشرية أو عيب أو خلل في المركبة، لذا فإن سائق المركبة يتحمل المسؤولية الكاملة عن الاضرار التي تترتب عنها، على عكس المركبات ذاتية القيادة؛ فلا يكون للعنصر البشري اية سيطرة مباشرة عليها، ومن المحتمل جداً في اغلب الحالات، ان تنقل تكنولوجيا القيادة الذاتية المسؤولية الى الشركة المصنعة للمركبة ومختلف الاطراف الأخرى

الداخلة في تصنيعها بدلاً من السائق^(٣٦).

الفرع الثالث - العلاقة السببية:

يشترط لقيام المسؤولية التقصيرية أن يكون الخطأ هو السبب الرئيسي الذي أدى إلى وقوع الضرر، فلا يكفي لقيام المسؤولية التقصيرية أن يكون هناك خطأ وضرر، وإنما لا بد من وجود علاقة سببية تربط بينهما^(٣٧). وتختلف العلاقة السببية في التعدي المترتب عن حوادث المركبات ذاتية القيادة باختلاف نوعها فيما إذا كانت ذاتية القيادة بشكل كلي أو جزئي، حيث يمكن أن تحتوي المركبة ذات نظام قيادة جزئي على تشكيلة من الأنظمة المختلفة والمتعلقة بالسلامة؛ مثل نظام التحذير الذي يقوم بتنبيهه وتحذير السائق حينما تبتعد المركبة عن طريقها، فمثل هذه الأنظمة تحول بعض المسؤولية من المركبة أو الشركة المصنعة لها إلى السائق^(٣٨)، أما المركبات ذات نظام القيادة الكلي فإن المسؤولية عن أضرارها تنتقل كلياً إلى المركبة وأنظمة السلامة الخاصة بها^(٣٩).

المطلب الثاني: مدى ملائمة قواعد المسؤولية التقصيرية لتعويض أضرار المركبات ذاتية القيادة

رغم أنه يبدو من خلال الاجتهادات الفقهية والأحكام القضائية أن الطريق الأسهل لمعالجة الآثار المضرة المترتبة عن التقنيات الحديثة هو الأخذ بفكرة المسؤولية التقصيرية^(٣٠). إلا أننا نلاحظ أن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية لا تتلاءم مع طبيعة الحوادث المترتبة عن المركبات ذاتية القيادة ذلك لأن تطبيق هذه المسؤولية سيواجه صعوبات عدة، ويمكن أجمالها بالآتي:

أولاً- نتيجة الاستقلالية التي تتمتع بها تقنية الذكاء الاصطناعي المدمجة في هذه المركبات، وهو ما يعني صعوبة نسبة الخطأ الصادر عنها إلى شخص بعينه. ونظراً لأن هذه المسؤولية قائمة على الخطأ واجب الإثبات وبما أن هذه التكنولوجيا تتداخل فيها عدة أشخاص؛ كالصانع والمبرمج والمنتج والمشغل والمستخدم مما يجعل من الصعوبة بمكان إثبات هذا الخطأ، سيما وأن أفعال الذكاء الاصطناعي مستقلة ولا يمكن توقعها من قبلهم^(٣١)، ونتساءل هنا عما إذا كان بالإمكان نسبة الخطأ وبعنصرية التعدي أو التمييز إلى تلك الآلات في حالة عدم اشتراك الشخص الطبيعي - المالك أو المشغل - في إحداث الضرر؟ في الواقع فإنه لا يمكن إعمال قواعد المسؤولية المدنية التقصيرية في هذه الوضع أيضاً إذ أن تلك المركبات لا تملك الإدراك اللازم لقيام المسؤولية التقصيرية، فالأضرار تحدث بسبب استقلال تلك الآلات الذكية في اتخاذ القرارات والتي سببت ضرراً بالغير، وبالتالي لا يمكن الأخذ بمقياس الانحراف عن سلوك المؤلف للشخص المعتاد^(٣٢).

ثانياً- أن إثبات العلاقة السببية بالحوادث المترتبة عن هذه المركبات، يعتبر من الأمور الشائكة نظراً لتعقيد الأمور المتعلقة بهذه المركبات فقد تعود أسباب الضرر إلى أمور خفية أو بعيدة نتيجة لتكوين الأجهزة وتداخل المعلومات^(٣٣)، وقد تتسع دائرة الأطراف المسؤولة عن ما يترتب من ضرر لتشمل الشركة المصنعة للمركبة ذاتية القيادة، والشركة المصنعة لمكون معين مستخدم في المركبة، والمبرمج وقد لا يتلقى الطرف المتضرر التعويض المناسب بسبب صعوبة تحديد العامل أو السبب الدقيق للضرر وذلك لتدخل الأطراف والأسباب في معظم



الحالات^(٣٤)، مما يصعب معه تحديد العامل المؤثر.

المبحث الثالث: المسؤولية عن الاشياء كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

هل يمكن معاملة المركبة ذاتية القيادة على أنها شيء تقتضي عناية خاصة، وبالتالي تطبيق قواعد حارس الأشياء على المسؤولية المدنية المترتبة على اضرارها؟
قصر المشرع العراقي في القانون المدني المسؤولية عن الأشياء غير الحية على الآلات الميكانيكية والأشياء التي تقتضي حراستها عناية خاصة، حيث ذكرت المادة (٢٣١) من القانون المذكور على انه: "كل من كان تحت تصرفه الآلات ميكانيكية او اشياء اخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤولاً عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت انه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر، هذا مع عدم الاخلال بما يرد في ذلك من احكام خاصة"^(٣٥). وبذلك تقوم تلك المسؤولية في القانون العراقي على أساس الخطأ المفترض (القابل لأثبات العكس من الحارس)، ومن ثم فإن هذه المسؤولية لا تدرأ عن الحارس إلا إذا أثبت أنه اتخذ ما يكفي من الحيطة لتفادي حصول ضرر او بأثبات السبب الأجنبي^(٣٦).

ولمعرفة مدى ملائمة قواعد المسؤولية عن الاشياء لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين؛ نتطرق في الأول إلى شروط واركان هذه المسؤولية، وفي الثاني نبين مدى ملائمة قواعد المسؤولية عن الاشياء لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة.

المطلب الأول: شروط وأركان المسؤولية عن الاشياء

المسؤولية عن الأشياء يستلزم تحققها توافر شروط معينة، ولكي يستطيع المضرور من المركبات الحديثة رفع دعوى التعويض على حارس المركبة استناداً الى قواعد هذه المسؤولية، فعليه أن يثبت اركانها، وهو ما يمكن توضيحه بالآتي:

الفرع الأول: شروط المسؤولية عن الأشياء

يشترط لتحقيق المسؤولية عن حراسة الأشياء توافر الشرطين الآتيين:

أولاً- أن نكون بصدد شيء: يقصد بالشيء في هذه المسؤولية كل شيء مادي غير حي فيما عدا البناء يدخل في هذا النطاق ما دامت حراسته تقتضي عناية خاصة^(٣٧)، مع ملاحظة أن الآلات الميكانيكية في حاجة دائماً إلى هذه العناية الخاصة بحكم القانون^(٣٨)، والأشياء التي يسال عنها الحارس وفقاً للمادة ٢٣١ تشمل طائفتين: الطائفة الاولى: الآلات الميكانيكية؛ وهي الأشياء المزودة بمحرك أو قوة دافعة؛ أيا كان مصدرها كالبخار أو الكهرباء والمحروقات والمياه النازلة^(٣٩)، أما الطائفة الثانية: الأشياء التي تقتضي حراستها عناية خاصة؛ وان تحديد الأشياء التي تحتاج الى عناية خاصة مسألة وقائع يستقل بتقديرها قاضي الموضوع ولا يخضع الى رقابة محكمة التمييز^(٤٠).

ثانياً- حراسة شيء تقتضي حراسته عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية: يقصد بالحراسة

السيطرة الفعلية المستقلة على الشيء التي تمكن صاحبها من الرقابة والتوجيه والتصرف بالشيء لحساب نفسه^(٤١)، أما الحارس فيقصد به هنا: "الشخص الذي يكون له وقت وقوع الضرر سيطرة فعلية على الشيء قصداً استقلالاً، سواء استندت هذه السيطرة على حق مشروع أم لم تستند"^(٤٢). ولكي تتوفر السيطرة الفعلية لشخص على شيء ما، يجب أن تتوافر سلطة استعمال هذا الشيء وتوجيهه ورقابته لهذا الشخص، وهذه السلطات تشكل العنصر المادي للحراسة^(٤٣)، فضلاً عن ذلك يجب أن يباشر الشخص تلك السلطات لحسابه الخاص، أي بقصد تحقيق فائدة أو مصلحة شخصية له، وكذلك يجب أن تكون إرادته مستقلة عند استعماله للشيء، فإذا استعمل الشيء لحساب غيره وكانت إرادته غير مستقلة فلا يمكن اعتباره حارساً للشيء، كالتابع؛ لأنه يستخدم الشيء لمصلحة المتبوع، وهذا ما يطلق عليه بالعنصر المعنوي للحراسة^(٤٤).

ثالثاً- تدخل الشيء في أحداث الضرر: أي أن الضرر قد نجم عن فعل الشيء وذلك بتدخل الشيء في إحداث الضرر، أي أن يكون للشيء دور إيجابي في وقوع الضرر، كان تكون المركبة في حالة حركة وتدعس أحد المارة أثناء سيرها أو تكون في وضع غير وضعها الطبيعي^(٤٥)، وبالتالي إذا كانت المركبة واقفة وبمكانها المخصص لها واصطدم شخص أعمى بها وأصيب بضرر عندها لا يترتب على الحارس أي مسؤولية لان تدخل الشيء هنا في إحداث الضرر للشخص الآخر كان تدخل سلبي فلا تتحقق معه المسؤولية^(٤٦).

الفرع الثاني: أركان المسؤولية عن الأشياء

تتمثل أركان المسؤولية عن الأشياء بتوافر ركنين وهما الضرر والعلاقة السببية، وهو ما يمكن توضيحه بالآتي:

أولاً- الضرر: إن قيام المسؤولية المفترضة لحارس المركبة والموجبة للمسؤولية والتعويض تستلزم وجوباً وقوع ضرر سببته المركبة بالغير سواء في نفسه أو حرته أو ماله، ويشترط أن يكون هذا الضرر محققاً أي أن لا يكون محتمل الوقوع إلا إذا تأكد وقوعه مستقبلاً كالعجز عن العمل المستقبلي، وأن يكون مباشراً أي ناتج عن فعل المركبة^(٤٧)، وأن يصيب حقاً أو مصلحة مالية للمضروب^(٤٨).

ثانياً- العلاقة السببية: بمجرد تحقق شروط المسؤولية المدنية ومنها شرط أن يتدخل الشيء في حصول الضرر- أي أن يكون للشيء دور إيجابي في وقوع الضرر- فسوف يتحقق ركن العلاقة السببية، ومن الجدير بالذكر هنا أن العلاقة السببية هذه قد تنقطع وذلك بالسبب الأجنبي^(٤٩)، فبمجرد إثبات الحارس هذا السبب سيُمنع نسبة الضرر إلى الشيء^(٥٠)، والسبب الأجنبي قد يكون قوة قاهرة أو حادث فجائي أو خطأ الغير أو خطأ المضروب^(٥١) كأن يلقي شخص بنفسه أمام المركبة المتحركة بقصد الانتحار فلا مسؤولية على الحارس هنا^(٥٢).

المطلب الثاني: مدى ملائمة قواعد المسؤولية عن الأشياء لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

ذهبت بعض الآراء الفقهية^(٥٣) إلى تبني فكرة الخطأ المفترض، من خلال أعمال قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء على الحوادث المترتبة عن المركبات ذاتية القيادة، إذ يكفي المشرع بأن يثبت المدعي ما يحصل

من ضرر وكذلك العلاقة السببية، بدون أن يكلف بإثبات الخطأ الحاصل من الحارس، باعتباره خطأً مفترضاً (قابلاً لإثبات العكس)، ذلك أن وقوع الحادث يعني بشكل مؤكد أن المركبة قد أفلتت من سيطرة حارسها، لذا تنطبق قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء كأساس لتعويض أضرار المركبات ذاتية القيادة إذا تحققت للحارس السيطرة الفعلية، بأن يكون له سلطة استعمال هذا الشيء وتوجيهه ورقابته، فان توافرت هذه السيطرة الفعلية قامت المسؤولية المدنية عن ما يقع من الاضرار التي تسببها تلك المركبات على الشخص الذي يتمتع بسيطرة فعلية عليها، والذي قد يكون؛ المشغل، أو المالك، أو المستخدم أو الصانع، أو أي شخص آخر له السيطرة الفعلية، وهذه الحالة قائمة بالنسبة للمركبات التقليدية التي لا تمتلك قدرات اتخاذ القرار^(٥٤)، وكذلك اذا كانت المركبة ذاتية القيادة بشكل جزئي، فالفرد يتحمل المسؤولية عن الاضرار التي تترتب عن تلك المركبات طالما أن له القيادة والسيطرة عليها فالمستخدم يستطيع توجيهه أو إيقاف تشغيل المركبة وبذلك يتوفر لديه القدرة على منع حدوث الضرر، وعندها تتوفر لديه صفة حارس الأشياء^(٥٥).

ورغم ما قد يبدو للوهلة الأولى من معقولة تأسيس المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة على نظرية الخطأ المفترض في حراسة الاشياء؛ إلا أنه عند التمعن في دراسة هذه المسألة يقودنا إلى رفض هذا التأسيس؛ إذ يواجه بعض الصعوبات والتي يمكن بيانها بالآتي:

أولاً- بما ان الحراسة تفترض وجود سيطرة فعلية لشخص ما على آلة ميكانيكية أو شيء تتطلب حراسته عناية خاصة؛ فإنه من الصعب تصور هذا الفكرة في اطار المسؤولية عن حوادث المركبات الحديثة، فعند وصف هذه المركبات بالآلات الميكانيكية او الاشياء التي تتطلب عناية خاصة، الأمر الذي يفترض معه خضوعها لنصوص المسؤولية عن حراسة الأشياء، إلا أن سيطرة تقنية الذكاء الاصطناعي بشكل كامل على حركة هذه المركبات، عن طرق توجيهها والتحكم فيها طوال الرحلة يستبعد معها فكرة خضوعها لحراسة شخص معين^(٥٦).

ثانياً- نظراً للتعقيدات المتعلقة بالتطبيقات المادية للذكاء الاصطناعي ومن ضمنها المركبات المجهزة بنظام قيادة ذاتي كلي؛ فقد حاول جانب من الفقه اللجوء إلى فكرة او نظرية تجزئة الحراسة^(٥٧)، فهذه النظرية تقوم على التمييز بين حراسة التكوين وحراسة الاستعمال^(٥٨)، ووفقاً لهذا الجانب تنسب حراسة نظام الذكاء الاصطناعي المرفق بالمركبة إلى المبرمج، إذ لديه كل المعلومات الخاصة بهذا النظام، وبالتالي سيكون مسؤولاً عما يوجد فيه من العيوب، بينما تنسب حراسة الاستعمال إلى مستخدم المركبة، وطبقاً لهذا الاتجاه، فإن الأضرار التي تترتب عن المركبات ذاتية القيادة يسأل عنها إما مبرمج النظام، وذلك عندما يكون الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ في البرمجة، وإما أن يكون المسؤول هو مستخدم المركبة عندما تكون هذه الأضرار ناتجة عن استعماله السيء لها.

وفي الحقيقة فإنه لا يمكن الاستناد إلى نظرية تجزئة الحراسة لتحديد المسؤولية عن حوادث المركبات المجهزة بنظام قيادة ذاتي، إذ يصعب على المبرمج من الحوادث هذه التعرف على سبب الضرر، وفيما إذا كان

يعود إلى مكونات الشيء أو إلى استعماله^(٥٩).

ثالثاً- لاحظنا فيما سبق ان نظرية المسؤولية عن حراسة الأشياء تقوم على أساس الخطأ المفترض - افتراضاً قابل لإثبات العكس، حيث ان فكرة هذا الخطأ تقوم على أساس اعفاء الشخص المضروب من اثبات الخطأ، الا انها تعطي للحارس الحق في نفي ذلك الخطأ من جانبه وذلك بإثبات انه قام بما ينبغي عليه من الحيطة والحذر أو ان الضرر حصل بسبب أجنبي لا يد له فيه، وبالتالي سيكون الحارس امام فرص كبيرة للتخلص من تلك المسؤولية.

المبحث الرابع: المسؤولية عن المنتجات المعيبة كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

ذكر القانون المدني الفرنسي في المادة (١٢٤٥) على انه: " يكون المنتج مسؤولاً عن الضرر الناتج بسبب العيب في منتجاته، سواء أكان متعاقداً مع المتضرر أم غير متعاقد معه"^(٦٠)، كما ان قانون حماية المستهلك العراقي رقم (١) لسنة (٢٠١٠) أشار الى مسؤولية المنتج واطلق عليه لفظ المجهز اذ نص في المادة السادسة - البند الثاني - على انه: "للمستهلك وكل ذي مصلحة في حالة عدم حصوله على المعلومات المنصوص عليها في هذه المادة إعادة السلع كلاً أو جزءاً إلى المجهز والمطالبة بالتعويض أمام المحاكم المدنية عن الضرر الذي يلحق به أو بأمواله من جراء ذلك"^(٦١).

وتعرف المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة بأنها: "تلك المسؤولية التي تنقرر بقوة القانون وتقوم على أساس عدم كفاية الأمان والسلامة في المنتجات، أي إن المنتج يكون مسؤولاً عن الضرر الناتج بسبب العيب في منتجاته، سواء أكان متعاقداً مع المتضرر أم غير متعاقد معه"^(٦٢). ويقصد بالمنتج لهذا الغرض ووفقاً لتعريف التوجيه الأوروبي بالمادة (٣) بانه: "الشركة المصنعة للمنتج النهائي ومنتج المادة الأولية أو جزء منه أو الاجزاء المركبة له وكذلك كل من يقدم نفسه بوضع اسمه على المنتج أو علامته أو أية أشاره أخرى مميزة له واي شخص يقوم باستيراد منتج إلى المجتمع بهدف بيعه، تأجيده أو أي شكل آخر من أشكال التوزيع..."^(٦٣).

كما عرفه قانون حماية المستهلك العراقي رقم ١ لسنة ٢٠١٠ في المادة (١) سادساً تحت مسمى المجهز بأنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي منتج أو مستورد أو مصدر أو موزع أو بائع سلعة أو مقدم خدمة سواء أكان أصيلاً أم وسيطاً أم وكيلًا".

لذا يجدر بنا في هذا المبحث التطرق الى شروط وأركان هذه المسؤولية، ولنتعرف على مدى ملائمة قواعد هذه المسؤولية لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة.

المطلب الأول: شروط المسؤولية عن المنتجات المعيبة وأركانها

لكي تكون الشركة المصنعة للمركبات ذاتية القيادة مسؤولة عن الاضرار التي تسببها هذه المركبات، فإنها تستلزم توافر شروط معينة فضلاً عن تحقق أركانها، حتى يتمكن المضروب من المطالبة بالتعويض عن الاضرار الناتجة عن هذه المركبات، وهو ما يمكن توضيحه، وعلى النحو الآتي:



الفرع الأول: شروط المسؤولية عن المنتجات المعيبة

لانعقاد هذه المسؤولية يشترط توافر شرطين، وتتمثل بالاتي:

أولاً- ان نكون بصدد منتج: تطرق المشرع الفرنسي الى تعريف المنتج في المادة (١٢٤٥-٢) من القانون المدني اذ عرفه بأنه: "كل مال منقول حتى لو كان مندمجاً في عقار، بما في ذلك منتجات التربة وتربية الحيوانات والصيد البري والصيد البحري. وتعتبر الكهرباء منتجاً"^(٦٤). أما المشرع العراقي فلم يتطرق الى تعريف المنتج وانما تطرق الى تعريف السلعة في المادة (١) ثانياً من قانون حماية المستهلك رقم (١) لسنة ٢٠١٠ فعرّفها بأنها: " كل منتج صناعي أو زراعي أو تحويلي أو نصف مصنع أو مادة أولية أو أي منتج آخر يمكن حسابه أو تقديره بالعدد والوزن أو الكيل أو القياس يكون معداً للاستهلاك".

من خلال هذه التعريفات يتبين بأن اصطلاح المنتج ينطبق على المركبات ذاتية القيادة، فهي تعد من قبيل الأموال المنقولة المنصوص عليها في تعريف المنتج وفقاً للقانون المدني الفرنسي، وكذلك التوجه الأوروبي^(٦٥)، كذلك يمكن ان ينطبق عليها معنى السلعة الوارد في قانون حماية المستهلك العراقي رقم (١) لسنة (٢٠١٠).

ثانياً- ان يكون المنتج معيباً: لا يكفي لقيام المسؤولية عن اضرار المنتجات لمعيبة أن يكون سبب الضرر هو منتج طبقاً للمعنى الوارد في النصوص الناظمة لهذه المسؤولية، بل يشترط كذلك أن يكون هذا المنتج معيباً.

وقد عرف المشرع الفرنسي المنتج المعيب في المادة (١٢٤٥-٣) من القانون المدني حيث جاء فيها على أنه: "يكون المنتج معيباً بالمعنى المقصود في هذا الفصل، عندما لا يوفر الأمان المتوقع منه بشكل مشروع عند تقييم السلامة التي يمكن توقعها بشكل مشروع، يجب أن يؤخذ في الاعتبار جميع الظروف، وخاصة عرض المنتج، والاستخدام الذي يمكن توقعه بشكل معقول، ووقت استخدامه"^(٦٦). أما المشرع العراقي فلم يبين المقصود من المنتج الذي يكون معيب -بعيب السلامة-، ولم يحدد معياراً متعلق به كما هو الامر بالنسبة للمشرع الفرنسي وانما بين مفهوم آخر وهو المصالح المشروعة للمستهلك إذ نصت الفقرة الأولى من البند الأول من المادة السادسة من قانون حماية المستهلك رقم (١) لسنة (٢٠١٠) على انه: "للمستهلك الحق في الحصول على ما يلي: أ- جميع المعلومات المتعلقة بحماية حقوقه ومصالحه المشروعة"، فهناك من يرى بأن اصطلاح المصالح المشروعة يتسع في معناه ليشتمل حق المستهلك في حصوله على منتج آمن وسليم من أية مخاطر، كما إن هذا الحق يجيئ بمقدمة المصالح المشروعة التي يريد كل مستهلك ضمانها^(٦٧).

ويشترط ان يتوافر العيب في المنتج قبل طرحه في التداول أي إذا تخلل المنتج في أي مرحلة من مراحل تصنيعه لدى منتجه^(٦٨)، فيثار تساؤل هنا هو متى يكون المنتج قد طرح في التداول؟ تجيب المادة (١٢٤٥-٤) من القانون المدني الفرنسي على ذلك إذ تعتبر ان المنتج قد طرح بالتداول منذ الفترة التي تخلى بها المنتج طواعية أو بمحض إرادته عن المنتج^(٦٩)، فأن ما نص عليه المشرع الفرنسي يمكن تحليله إلى عنصرين: العنصر الأول هو عنصر التخلي؛ ان يكون المنتج قد أتم عملية صنعه ودخل في عملية تسويقه، اما العنصر الثاني فيتمثل

بالتوازية؛ أي أن التخلي عن المنتج يكون بمحض إرادة المنتج^(٧٠).

الفرع الثاني: اركان المسؤولية عن المنتجات المعيبة

لا تقوم المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة كغيرها من المسؤوليات دون ان تتوافر أركانها، والتي تتمثل بالآتي:

أولاً- الضرر: يعتبر الضرر الركن الاساسي في المسؤولية المدنية، ووقوعه أمراً واجباً لتحقيقها لكي يتم المطالبة من قبل الشخص بالتعويض، وإذا تعذر اثبات الضرر فلا مجال للتحقق من المسؤولية^(٧١)، ويقصد بالضرر كما ذكرنا سابقاً بأنه: الأذى الذي يصيب الشخص الغير عند المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له، سواء أكان الحق ذلك أو المصلحة تلك تتعلق بسلامة بدنه أو بماله أو شعوره أو عاطفته أو بشرفه أو حريته أو باعتباره أو غير ذلك^(٧٢)، وفي نطاق المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة يتم التعويض عن جميع الأضرار والتي تلحق بالأشخاص أو الاموال فيما عدا المنتج الذي يكون معيب^(٧٣).

ثانياً- العلاقة السببية: يجب على المتضرر فضلاً عن إثبات الضرر والعيب عليه ايضاً اثبات العلاقة السببية بينهما، إذ نصت المادة (٤) من التوجيه الأوربي على أنه: "يجب على الشخص المتضرر إثبات الضرر والعيب والعلاقة السببية بين العيب والضرر"^(٧٤).

المطلب الثاني: مدى ملائمة قواعد المسؤولية عن المنتجات المعيبة لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

يعتبر بعض الفقهاء^(٧٥) أن نظام المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة هو النظام الملائم للتطبيق على المسؤولية المترتبة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة نظراً لأن هذه المركبات ينطبق عليها تعبير المنتج الذي بينته النصوص القانونية المنظمة لهذه المسؤولية، فضلاً عن أن وقوع ضرر من هذه المركبة خلال الرحلة يعني بالضرورة أنه ناشئ عن عيب في منظومة الذكاء الاصطناعي، باعتبارها المتحكمة في المركبة خلال الرحلة، وانطلاقاً من خاصية الاستقلال الوظيفي لتلك المنظومة، وهذا ما يعني انطباق شرطي المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة على الحوادث المترتبة عن المركبات ذاتية القيادة.

الا أن التمعن في أحكام المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة، يؤدي بنا إلى القول بصعوبة تطبيق هذه المسؤولية على الاضرار التي تترتب عن المركبات ذاتية القيادة، وذلك للأسباب الآتية:

أولاً- وجود العيب؛ إذ يشترط لانعقاد المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة توافر عيب في المنتج، فهذا العيب قد لا يتوافر في المركبات ذاتية القيادة بالمعنى القانوني له وهو عدم كفاية السلامة والامان فيه، ومع ذلك ينتج عن تشغيل تلك المركبات واستقلاليتها باتخاذ القرار ضرر بالغير، وفي مثل هذه الحالة لا يمكن القول بانطباق المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة لتطلب توافر عيب، وهو قد لا يتوافر^(٧٦).

ثانياً- فيما يتعلق بأثبات العيب؛ إذ يتعين على المضرور من حوادث المركبات ذاتية القيادة إثبات وجود عيب فيها قبل طرحها في التداول؛ حتى يتمكن من الاستفادة من أحكام هذه المسؤولية، وهو ما يصعب على



المضروور تحقيقه في كثير من الأحيان، بل إن الأمر قد يصل إلى حد الاستحالة خاصة إذا كان العيب لا يتعلق بالمكونات المادية للمركبة، وإنما يرتبط بتقنية الذكاء الاصطناعي الملحقه بها، والتي تنصف بالحداهة والتعقيد^(٧٧).

ثالثاً- استثناء مخاطر التقدم من المسؤولية؛ أشار القانون المدني الفرنسي في المادة (١٢٤٥ - ١٠ - ٤) على إعفاء المنتج من المسؤولية إذا تمكن من إثبات أن حالة المعرفة التقنية والعلمية، حينما تم طرح المنتج في التداول، لم تكن تسمح باكتشاف العيب^(٧٨)، فيمكن للمصنعين اعفاء أنفسهم من المسؤولية بالتحجج بمخاطر التقدم العلمي^(٧٩)، ويعد هذا الاستثناء من المسؤولية عن المنتجات المعيبة، عائقاً أمام المضروور بالحصول على تعويض من حوادث المركبات ذاتية القيادة، فسيفتح المجال أمام العديد من منتجي المركبات ذاتية القيادة للاستفادة منه، سيما وأن مجال الذكاء الاصطناعي يتسم بالحداهة والتعقيد، الحال الذي يصعب معه - في اغلب الأحيان - اكتشاف العيوب الكامنة بهذه التقنية، وفقاً لحالة المعرفة التقنية والعلمية التي وصلنا إليها في وقتنا الحاضر^(٨٠).

رابعاً- تطور التكنولوجيا؛ في حالة التمكن من تطبيق قواعد المسؤولية عن اضرار المنتجات المعيبة، قد يتسبب الأمر في أحجام الشركات المصنعة عن مواكبة التطورات خوفاً من تحمل المسؤولية، ذلك لأنهم سيتحملون التكاليف الخاصة بالتقاضي والتعويض، فضلاً عن التكاليف الخاصة بالتطوير، وفي النهاية قد يؤدي ذلك إلى توقف تطوير التكنولوجيا^(٨١).

الخاتمة

توصلنا في خاتمة بحثنا إلى أهم النتائج والتوصيات، وتتمثل بالآتي:

أولاً: النتائج

١. المركبات ذاتية القيادة هي نوع حديث من المركبات تقود نفسها أما بشكل جزئي أو بشكل كلي من دون الحاجة لتدخل بشري)، وتوفر فوائد عدة للبشرية، بيد أنها غير قادرة على توفير الأمان بنسبة ١٠٠% إذ سنظل تسبب وفيات وهو ما افرزه الواقع العملي بوقوع العديد من الحوادث المترتبة عن استخدام هذه المركبات، الأمر الذي يدعو إلى التساؤل عن الأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن الأضرار التي قد تتسبب بها هذه المركبات للغير.

٢. أن البنية التشريعية للعراق لا تستوعب المركبات ذاتية القيادة، سيما المركبات ذاتية القيادة كلياً.

٣. عدم ملائمة قواعد المسؤولية التقليدية كأساس للتعويض عن اضرار هذه المركبات، إذ يصعب تطبيق أي منهم على الحوادث المترتبة عن المركبات المزودة بنظام قيادة ذاتي؛ نظراً لصعوبة إثبات اركان كل منها في هذا الصنف الحديث من المركبات والذي يعتمد على نظام الذكاء الاصطناعي، الذي يعتبر العقل المفكر المسؤول عن تشغيل المركبة والتحكم فيها وتوجيهها، واتخاذ القرارات المتعلقة بالسير والمناورة على الطرق خلال الرحلة، ويستثنى من ذلك قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء والتي بالإمكان

تطبيقها فقط على المركبات ذاتية القيادة بشكل جزئي فالشخص يتكبد المسؤولية عن الاضرار التي تسبب بها تلك المركبات طالما أن له القيادة والسيطرة عليها فالمستخدم يستطيع توجيهه أو إيقاف تشغيل المركبة وبذلك يتوفر لديه القدرة على منع حدوث الضرر، وعندها تتوافر لديه صفة حارس الأشياء.

ثانياً: التوصيات

١. نوصي المشرع العراقي بوضع تشريع خاص يعالج نظام المسؤولية عن أضرار تطبيقات الذكاء الاصطناعي، ومنها المركبات ذاتية القيادة، لما بيناه من عدم ملائمة قواعد المسؤولية التقليدية والموجودة في القانون العراقي لتعويض اضرار المركبات الحديثة سيما المركبات ذاتية القيادة بشكل كلي.
٢. نوصي المشرع العراقي بتعديل قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩؛ بحيث يتم إدراج المركبات ذاتية القيادة ضمن المركبات المصرح لها بالحصول على ترخيص في السير على الطرق، ويجب أن تتضمن شروط الترخيص بتسيير المركبات الحديثة على الطرق وجود صندوق أسود داخل المركبة ذاتية القيادة بهدف تسهيل معرفة سبب الضرر الذي يلحق بالغير بسبب حوادث هذا النوع من المركبات ومعرفة إذا ما كان مالکها هو المسؤول عن هذا الضرر أم المبرمج أم الشركة المصنعة.

الهوامش

(١) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، الجزء الأول- مصادر الالتزام-، ١٩٨٠، ص ١٦٤.

(٢) محمد حاتم البيات، المسؤولية العقدية، مقال منشور على الموقع الآتي:

<https://arab-ency.com.sy/law/details/26008/7>

(٣) د. علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام- مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري-، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ٢٠٠٣، ص ١٢٢.

(٤) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ١٦٥.

(٥) صابر الهدام، القانون في مواجهة الذكاء الاصطناعي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية/ جامعة سيدي محمد بن عبد الله بفا، المغرب، ٢٠٢١/٢٠٢٢، ص ٩٢.

(٦) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ١٦٦.

(٧) سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، المجلد الأول-نظرية العقد والارادة المنفردة-، الطبعة الرابعة، مصر، ١٩٨٧، ص ٥٥٢.

(٨) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الاول-نظرية الالتزام بوجه عام- مصادر الالتزام، دار احياء التراث العربي، لبنان، بدون سنة نشر، ص ٦٧٩.

(٩) عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢١٢.

(١٠) حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني- الرابطة السببية-، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، الاردن، ٢٠٠٦، ص ١٥٦.



- (^{١١}) رفاف لخضر ومعوش فيروز، خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي في القانون الجزائري، بحث منشور في مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية/ المجلد ٦/ العدد ١/ ٢٠٢٣، ص ٧٥١.
- (^{١٢}) محمد إبراهيم إبراهيم حسانين، الذكاء الاصطناعي والمسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقه "دراسة تحليلية تأصيلية"، بحث منشور في المجلة القانونية/ المجلد ١٥/ العدد ١/ فبراير ٢٠٢٣، ص ٢٠٣. DOI: [10.21608/JLAW.2023.286354](https://doi.org/10.21608/JLAW.2023.286354)
- (^{١٣}) رفاف لخضر ومعوش فيروز، مصدر سابق، ص ٧٥١.
- (^{١٤}) رانيا إكرام علوطي، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية/جامعة محمد البشير الإبراهيمي-برج بوعريج-، ٢٠٢١-٢٠٢٢، ص ٤٦.
- (^{١٥}) حامد أحمد السوي الدرعي، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون/جامعة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٩، ص ٢٠.
- (^{١٦}) رانيا إكرام علوطي، مصدر سابق، ص ٤٧.
- (^{١٧}) رانيا إكرام علوطي، مصدر سابق، ص ٤٧؛ د. أحمد علي حسن عثمان، انعكاسات الذكاء الاصطناعي على القانون المدني "دراسة مقارنة"، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والإقتصادية (المنصورة)/ المجلد ١١/ العدد ٧٦/ يونيو ٢٠٢١، ص ١٥٩٦.
- (^{١٨}) نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول -مصادر الالتزام-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٤، ص ٣٧٥.
- (^{١٩}) د. حيدر فليح حسن، مدى مسؤولية -بائع الخمر ومقدمها- المدنية تجاه المخمورين وضحاياهم "دراسة مقارنة"، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية/ كلية القانون - جامعة بغداد/ العدد الأول/ ٢٠١٩.
- DOI: <https://doi.org/10.35246/jols.v34i1.125>
- (^{٢٠}) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري، ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢١٥؛ وللمزيد من التفصيل ينظر: د. سليم عبد الله الجبوري، المسؤولية التقصيرية الناجمة عن نقل عدوى فايروس كورونا (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية/ المجلد ٣٧/ العدد الأول/ ٢٠٢٢، ص ٢٧٥-٢٧٦.
- DOI: <https://doi.org/10.35246/jols.v37i1.456>
- (^{٢١}) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري، ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢١٥.
- (^{٢٢}) أحمد التهامي عبد النبي، التأصيل القانوني للمسؤولية المدنية للآلات الذكية، بحث منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية /العدد ٣٩ / أكتوبر ٢٠٢٢، ص ٧٧٧. DOI: [10.21608/jlr.2022.160276.1105](https://doi.org/10.21608/jlr.2022.160276.1105)
- (^{٢٣}) حامد أحمد السوي الدرعي، مصدر سابق، ص ٢٢.
- (^{٢٤}) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢١٢.
- (^{٢٥}) عبد الرزاق أحمد السنهوري، مصدر سابق، ص ٨٥٥.
- (^{٢٦}) حامد أحمد السوي الدرعي، مصدر سابق، ص ٢٦-٢٧.
- (^{٢٧}) نبيل إبراهيم سعد، مصدر سابق، ص ٤٥٠؛ د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢٤٠.
- (^{٢٨}) رانيا إكرام علوطي، مصدر سابق، ص ٥١.

(^{٢١}) ميشال مطران، المركبات الذاتية القيادة (التحديات القانونية والتقنية)، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، ٢٠١٨، ص ٧٥.

(^{٢٢}) مصطفى ابو مندور موسى، مدى كفاية القواعد العامة للمسؤولية المدنية في تعويض أضرار الذكاء الاصطناعي (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية/ العدد الخامس/ يناير ٢٠٢٢، ص ٢٦٧.

DOI: [10.21608/MHDL.2022.213616](https://doi.org/10.21608/MHDL.2022.213616)

(^{٢٣}) مصطفى ابو مندور موسى، مصدر سابق، ص ٢٧١.

(^{٢٤}) أحمد التهامي عبد النبي، مصدر سابق، ص ٧٧٨.

(^{٢٥}) عبد الله الوالي، المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات بدون طيار، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة)/ المجلد ١٢/ العدد ٨١/ سبتمبر ٢٠٢٢، ص ٢٤.

(^{٢٦}) حامد أحمد السوداني الدرعي، مصدر سابق، ص ٢٧-٢٨.

(^{٢٧}) المادة ٢٣١ من القانون المدني العراقي لسنة رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١. يقابل هذه المادة في القانون المدني الفرنسي المادة ١٢٤٢ اذ نصت على انه "أن الشخص لا يسأل عن الأضرار الناجمة عن فعله الشخصي فحسب، بل يسأل أيضاً عن الضرر الناتج من فعل الأشخاص الذين يسأل عنهم أو عن الأشياء التي في حراسته". وكذلك المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ حيث نصت على أنه: "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة، أو حراسة آلات ميكانيكية، يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

(^{٢٨}) د. إياد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩، ص ١٥٤.

(^{٢٩}) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢٧٩.

(^{٣٠}) عبد الرزاق أحمد السنهوري، مصدر سابق، ص ١٠٨٩.

(^{٣١}) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢٧٩.

(^{٣٢}) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢٧٩.

(^{٣٣}) أيناكس مكى عبد نصار، الثغرات القانونية في المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار الأجهزة الإلكترونية (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة القانون للدراسات والبحوث القانونية/العدد الثاني والعشرون/٢٠٢١، ص ١٦٦.

(^{٣٤}) عبد الرزاق أحمد السنهوري، مصدر سابق، ص ١٠٨٦.

(^{٣٥}) رشدي هشام عبد ابو حمد، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث الطرق، والتأمين الالزامي منها (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، ٢٠١٨-٢٠١٩، ص ١٩.

(^{٣٦}) نيلة علي خميس محمد خورر المهيري، المسؤولية المدنية عن اضرار الانسان الآلي (دراسة تحليلية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون/ جامعة الامارات العربية المتحدة، ٢٠٢٠، ص ١٧.

(^{٣٧}) ناصر محمد عبد الله سلطان، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة والآلات الميكانيكية في ضوء قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات ومقارنة بالقانون المدني المصري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٥، ص ٦٤-٦٥؛ د. إياد عبد الجبار ملوكي، مصدر سابق، ص ٨٣.



(٤٦) صلاح فايز العدوان، المسؤولية المدنية عن الآلات والأشياء الخطرة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق/ جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١٩، ص ٤٤.

(٤٧) مكرم كدية، فعل الإنسالة بين المسؤولية التقصيرية والتوجهات الحديثة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية/ جامعة محمد بشير الإبراهيمي - برج بوعريج، ٢٠٢١-٢٠٢٢، ص ٢٢.

(٤٨) عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢١٤.

(٤٩) يعرف السبب الأجنبي في نطاق المسؤولية عن الأشياء بأنه: " كل أمر خارجي يجعل من الشيء سلطة لإحداث الضرر، بحيث يستحيل على الحارس منعه". ينظر في ذلك: ناصر محمد عبد الله سلطان، مصدر سابق، ص ١٧٩-١٨٠.

(٥٠) ناصر محمد عبد الله سلطان، مصدر سابق، ص ٥٩.

(٥١) د. إياد عبد الجبار ملوكي، مصدر سابق، ص ٢١١.

(٥٢) القاضي شوان محي الدين، المسؤولية عن حراسة الأشياء التي تتطلب عناية خاصة دراسة تطبيقية مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٢، ص ١٢٤.

(٥٣) Adrien Bonnet, Adrien Bonnet, La Responsabilité Du Fait De L'intelligence Artificielle, Réflexion Sur L'émergence D'un Nouvel Agent Générateur De Dommages, Mémoire De Recherche Master 2 Droit Privé Général, Université Panthéon -Assas, Paris Ii, 2014/2015, p.16;

وينظر كذلك د. أسماء حسن عامر، إشكاليات قيام المسؤولية المدنية عن أضرار الروبوتات الذكي، بحث منشور في المجلة القانونية/ المجلد ١٣ / العدد ٧ / أغسطس ٢٠٢٢، ص ١٨٤٤-١٨٤٥. DOI: [10.21608/JLAW.2022.256254](https://doi.org/10.21608/JLAW.2022.256254) ؛ محمد عبد اللطيف، المسؤولية عن الذكاء الاصطناعي بين القانون الخاص والقانون العام، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة) / المجلد ١١ / العدد ١ / أغسطس ٢٠٢١، ص ١٥. DOI: [10.21608/MJLE.2022.217172](https://doi.org/10.21608/MJLE.2022.217172).

(٥٤) أحمد التهامي عبد النبي، مصدر سابق، ص ٧٨٠.

(٥٥) محمد فتحي محمد إبراهيم، الإطار القانوني للمسؤولية عن استخدام التكنولوجيا الحديثة في المجال الطبي، بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد ٨ / العدد ٨ / سبتمبر ٢٠٢٢، ص ٢١-٢٢.

(٥٦) د. أحمد علي حسن عثمان، مصدر سابق، ص ١٥٨٥؛ وبذات المعنى ينظر: د. لبنى عبد الحسين عيسى السعيد، خصوصية عقد التأمين للسيارات ذاتية القيادة-دراسة مقارنة-، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية/ المجلد ٣٧ /

العدد الثاني / ٢٠٢٢، ص ٣١٧. DOI: <https://doi.org/10.35246/jols.v37i2.551>

(٥٧) Franck Lauro, Le véhicule routier autonome, Mémoire pour l'obtention du Master 2 "Droit et management des transports terrestres", Aix Faculté de Droit et de Science Politique, Marseille Université, 2018-2019, P.72 et s; Mélanie Thivillier, L'assurance automobile d'un véhicule à conduite déléguée, Mémoire, Faculté de Droit, Université Jean Moulin (Lyon 3), 2016/2017, p.77; Maria Assunta Cappeli: " regulation on safety and civil liability of intelligent autonomous robots : the case of smart cars", Ph., D thesis, universita delgli studidi trento, 2014, p.14;

وينظر كذلك نيلة علي خميس، مصدر سابق، ص ٢١.

(٥٨) تثبت حراسة الاستعمال للشخص الذي يستعمل الشيء أو يستخدمه، أما حراسة التكوين فتثبت لمالك الشيء الذي يضمن الأضرار الناجمة عن عيوب في صنع الشيء أو في تركيبه. ينظر في ذلك: القاضي شوان محي الدين، مصدر سابق، ص ٦١-٦٢؛ د. لبنى عبد الحسين عيسى السعيد، مصدر سابق، ص ٣١٨؛ فاطمة نجم محمد، المسؤولية

المدنية لشركات التنغ عن أضرار التدخين، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية/ كلية القانون - جامعة بغداد/ العدد

الثاني / ٢٠٢٠، ص ٣٣٦. DOI: <https://doi.org/10.35246/jols.v35i2.333>

(٦٩) د. أسماء حسن عامر، مصدر سابق، ص ١٨٤٧.

(٧٠) Art. 1245, Code civil français Modifié par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016-art.2,

available on : <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000032041540/2016-10-01>

(٧١) قانون حماية المستهلك العراقي رقم ١ لسنة ٢٠١٠

(٧٢) نادية مامش، مسؤولية المنتج (دراسة مقارنة مع القانون الفرنسي)، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الحقوق

جامعة مولود معمري - تيزي وزو ٢٠١٢، ص ٤٦.

(٧٣) Art. 3, Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, O.J.C.E., L 210, 7/8/1985, p.29-33, available on : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A31985L0374>

وبذات المعنى ذهبت المادة (٥/١٢٤٥) من القانون المدني الفرنسي.

(٧٤) Art. 1245-2, Code civil français Création Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016-

art.2, op. cit.

(٧٥) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي و د. طارق جمعة السيد راشد، نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث

المركبات ذاتية القيادة، بحث منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد ٤١/إبريل/٢٠٢٣، ص ٨٤٩.

DOI: [10.21608/JLR.2023.192819.1169](https://doi.org/10.21608/JLR.2023.192819.1169)

(٧٦) Art. 1245-3, Code civil français Création Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016-art.2, op. cit.

(٧٧) د. ظافر حبيب جبارة، المفهوم الحديث للعييب في ظل الأنظمة الحاكمة لمسؤولية المنتج، ص ١٠، بحث منشور على

الموقع الآتي: <https://www.iasj.net/iasj/download/eCd9c8e6393cadf5>

(٧٨) د. ظافر حبيب جبارة، مصدر سابق، ص ١٢.

(٧٩) Article 1245-4, Code civil français Création Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 2, op. cit.

(٨٠) د. ظافر حبيب جبارة، مصدر سابق، ص ١٢.

(٨١) د. منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني (دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والقوانين المدنية العربية والاجنبية

معززة بأراء الفقه واحكام القضاء)، القسم الأول-مصادر الالتزام-، دار نارس للطباعة والنشر، اربيل-العراق، الطبعة

الأولى، ٢٠٠٦، ص ٢٣٠؛ د. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، مركز البحوث القانونية

وزارة العدل، بغداد، ١٩٨١، ص ٥.

(٨٢) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، مصدر سابق، ص ٢١٢.

(٨٣) Art. 1245-1, Code civil français Création Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 2, op. cit.

(٨٤) Art. 4, Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985, op. cit.

(٧٥) Pierpaolo Marano & Kyriaki Noussia, Insurtech: A Legal And Regulatory View, AIDA Europe Research Series On Insurance Law And Regulation, Springer Nature Switzerland AG 2020, p.255 ; Mélanie Thivillier, op. cit, p.85 et s; Dans le même sens Etienne Wery,



Quel régime de responsabilité appliquer à l'intelligence artificielle?, 04 mars 2020, article disponible sur le site suivant: <https://www.lecho.be/opinions/general/quel-regime-de-responsabilite-appliquer-a-l-intelligence-artificielle/10212045.html> .

(^{٣١}) د. محمد ربيع أنور فتح الباب، الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن أضرار الروبوتات، بحث منشور في مجلة البحوث

القانونية والإقتصادية (المنصورة)/المجلد ١١ / العدد ١، ٢٠٢١، ص ٨٧. DOI: [10.21608/mjle.2022.217173](https://doi.org/10.21608/mjle.2022.217173)

(^{٣٢}) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي و د. طارق جمعة السيد راشد، مصدر سابق، ص ٨٥٢.

(^{٣٣}) Art. 1245-10-4, Code civil français Création Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 2, op. cit.

(^{٣٤}) يقصد بها تلك المخاطر التي تكشف عنها تقدم حالة المعرفة العلمية والتقنية، ويتم اعفاء المنتج منها طالما ان لحظة طرح المنتج للتداول لم تكشف بصفة مطلقة عن وجود العيب. ينظر في ذلك د. محمد أحمد المعادوي، المسؤولية المدنية عن أفعال المنتجات الخطرة (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٢، ص ٦٤٥.

(^{٣٥}) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي و د. طارق جمعة السيد راشد، مصدر سابق، ص ٨٥٢-٨٥٣.

(^{٣٦}) Antonio Davola, A Model For Tort Liability In A World Of Driverless Cars: Establishing A Framework For The Upcoming Technology, Idaho Law Review vol.54, no.3, art.2, 2018, p.600.

المصادر

أولاً: الكتب القانونية

(١) د. إياد عبد الجبار ملوكي، المسؤولية عن الأشياء وتطبيقاتها على الأشخاص المعنوية بوجه خاص

دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٩.

(٢) حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني - الرابطة السببية -، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، الاردن، ٢٠٠٦.

(٣) د. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، مركز البحوث القانونية وزارة العدل، بغداد، ١٩٨١.

(٤) سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، المجلد الأول - نظرية العقد والارادة المنفردة -، الطبعة الرابعة، مصر، ١٩٨٧.

(٥) القاضي شوان محي الدين، المسؤولية عن حراسة الأشياء التي تتطلب عناية خاصة دراسة تطبيقية مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٢.

(٦) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الاول - نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام -، دار احياء التراث العربي، لبنان، بدون سنة نشر.

(٧) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، الجزء الأول - مصادر الالتزام -، ١٩٨٠.

(٨) د. علي سليمان، النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري -، الطبعة

- الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ٢٠٠٣.
- ٩) د. محمد أحمد المعداوي، المسؤولية المدنية عن أفعال المنتجات الخطرة (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٢.
- ١٠) د. منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني (دراسة مقارنة بين الفقه الاسلامي والقوانين المدنية العربية والاجنبية معززة بأراء الفقه واحكام القضاء)، القسم الأول-مصادر الالتزام-، دار ثاراس للطباعة والنشر، اربيل-العراق، الطبعة الأولى، ٢٠٠٦.
- ١١) ميشال مطران، المركبات الذاتية القيادة (التحديات القانونية والتقنية)، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، ٢٠١٨.
- ١٢) ناصر محمد عبد الله سلطان، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة والآلات الميكانيكية في ضوء قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات ومقارنة بالقانون المدني المصري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ٢٠٠٥.
- ١٣) نبيل إبراهيم سعد، النظرية العامة للالتزام، الجزء الأول - مصادر الالتزام-، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، ٢٠٠٤.

ثانياً: الرسائل الجامعية

- ١) حامد أحمد السوداني الدرعي، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون/جامعة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٩.
- ٢) رانيا إكرام علوطي، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية/جامعة محمد البشير الإبراهيمي-برج بوعريج-، ٢٠٢١-٢٠٢٢.
- ٣) رشدي هشام عبد ابو حمد، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث الطرق، والتأمين الالزامي منها (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، ٢٠١٨-٢٠١٩.
- ٤) صابر الهدام، القانون في مواجهة الذكاء الاصطناعي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية/ جامعة سيدي محمد بن عبد الله بفاس، المغرب، ٢٠٢١/٢٠٢٢.
- ٥) صلاح فايز العدوان، المسؤولية المدنية عن الآلات والأشياء الخطرة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق/ جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١٩.
- ٦) مكرم كدية، فعل الإنسالة بين المسؤولية التقصيرية والتوجهات الحديثة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية/ جامعة محمد بشير الإبراهيمي- برج بوعريج-، ٢٠٢١-٢٠٢٢.
- ٧) نادية مامش، مسؤولية المنتج (دراسة مقارنة مع القانون الفرنسي)، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الحقوق جامعة مولود معمري - تيزي وزو ٢٠١٢.
- ٨) نيلة علي خميس محمد خورور المهيري، المسؤولية المدنية عن اضرار الانسان الآلي (دراسة تحليلية)،



رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون/ جامعة الامارات العربية المتحدة، ٢٠٢٠.

ثالثاً: البحوث والمقالات الإلكترونية

- (١) أحمد التهامي عبد النبي، التأصيل القانوني للمسؤولية المدنية للآلات الذكية، بحث منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية / العدد ٣٩ / أكتوبر ٢٠٢٢. DOI: [10.21608/jlr.2022.160276.1105](https://doi.org/10.21608/jlr.2022.160276.1105)
- (٢) د. أحمد علي حسن عثمان، انعكاسات الذكاء الاصطناعي على القانون المدني "دراسة مقارنة"، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة) / المجلد ١١ / العدد ٧٦ / يونيو ٢٠٢١.
- (٣) د. أسماء حسن عامر، إشكاليات قيام المسؤولية المدنية عن أضرار الروبوتات الذكي، بحث منشور في المجلة القانونية/ المجلد ١٣ / العدد ٧ / أغسطس ٢٠٢٢. DOI: [10.21608/JLAW.2022.256254](https://doi.org/10.21608/JLAW.2022.256254)
- (٤) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد، نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، بحث منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد ٤١ / إبريل / ٢٠٢٣. DOI: [10.21608/JLR.2023.192819.1169](https://doi.org/10.21608/JLR.2023.192819.1169)
- (٥) أيناس مكي عبد نصار، الثغرات القانونية في المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرار الأجهزة الإلكترونية (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة القانون للدراسات والبحوث القانونية / العدد الثاني والعشرون / ٢٠٢١.
- (٦) د. حيدر فليح حسن، مدى مسؤولية -بائع الخمر ومقدمها- المدنية تجاه المخمورين وضحاياهم "دراسة مقارنة"، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية/ كلية القانون - جامعة بغداد/ العدد الأول / ٢٠١٩. DOI: <https://doi.org/10.35246/jols.v34i1.125>
- (٧) رفاف لخضر ومعوش فيروز، خصوصية المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي في القانون الجزائري، بحث منشور في مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية/ المجلد ٦ / العدد ١ / ٢٠٢٣.
- (٨) د. سليم عبد الله الجبوري، المسؤولية التقصيرية الناجمة عن نقل عدوى فايروس كورونا (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية/ المجلد ٣٧ / العدد الأول / ٢٠٢٢. DOI: <https://doi.org/10.35246/jols.v37i1.456>
- (٩) د. ظافر حبيب جبارة، المفهوم الحديث للعيب في ظل الأنظمة الحاكمة لمسؤولية المنتج، بحث منشور على الموقع الآتي: <https://www.iasj.net/iasj/download/ecd9c8e6393cadf5>
- (١٠) عبد الله الوالي، المسؤولية المدنية عن اضرار الطائرات بدون طيار، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة) / المجلد ١٢ / العدد ٨١ / سبتمبر ٢٠٢٢.
- (١١) فاطمة نجم محمد، المسؤولية المدنية لشركات التبغ عن أضرار التدخين، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية/ كلية القانون - جامعة بغداد/ العدد الثاني / ٢٠٢٠. DOI: <https://doi.org/10.35246/jols.v35i2.333>
- (١٢) د. لبنى عبد الحسين عيسى السعيد، خصوصية عقد التأمين للسيارات ذاتية القيادة -دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية/ المجلد ٣٧ / العدد الثاني / ٢٠٢٢.

DOI: <https://doi.org/10.35246/jols.v37i2.551>

(١٣) محمد إبراهيم إبراهيم حسانين، الذكاء الاصطناعي والمسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقه "دراسة تحليلية تأصيلية"، بحث منشور في المجلة القانونية/ المجلد ١٥ / العدد ١ / فبراير ٢٠٢٣.

DOI: [10.21608/JLAW.2023.286354](https://doi.org/10.21608/JLAW.2023.286354)

(١٤) محمد حاتم البيات، مقال منشور على الموقع الآتي:

<https://arab-ency.com.sy/law/details/26008/7>

(١٥) د. محمد ربيع أنور فتح الباب، الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن أضرار الروبوتات، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة)/ المجلد ١١ / العدد ١، ٢٠٢١.

DOI: [10.21608/mjle.2022.217173](https://doi.org/10.21608/mjle.2022.217173)

(١٦) محمد عبد اللطيف، المسؤولية عن الذكاء الاصطناعي بين القانون الخاص والقانون العام، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة)/ المجلد ١١ / العدد ١ / أغسطس ٢٠٢١.

DOI: [10.21608/MJLE.2022.217172](https://doi.org/10.21608/MJLE.2022.217172)

(١٧) محمد فتحي محمد إبراهيم، الإطار القانوني للمسؤولية عن استخدام التكنولوجيا الحديثة في المجال الطبي، بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد ٨ / العدد ٠ / سبتمبر ٢٠٢٢. مصطفى أبو مندور موسى، مدى كفاية القواعد العامة للمسؤولية المدنية في تعويض أضرار الذكاء الاصطناعي (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية/ العدد الخامس/ يناير ٢٠٢٢.

DOI: [10.21608/MHDL.2022.213616](https://doi.org/10.21608/MHDL.2022.213616)

رابعاً: القوانين العربية

- ١) القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.
- ٢) القانون المدني العراقي لسنة رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.
- ٣) قانون حماية المستهلك العراقي رقم ١ لسنة ٢٠١٠.

Five: The Foreign sources

A- Books and legal researches

- 1) Adrien Bonnet, Adrien Bonnet, La Responsabilité Du Fait De L'intelligence Artificielle, Réflexion Sur L'émergence D'un Nouvel Agent Générateur De Dommages, Mémoire De Recherche
- 2) Master 2 Droit Privé Général, Université Panthéon -Assas, Paris Ii, 2014/2015.
- 3) Antonio Davola, A Model For Tort Liability In A World Of Driverless Cars: Establishing A Framework For The Upcoming Technology, Idaho Law Review vol.54, no.3, art.2, 2018.
- 4) Dans le même sens Etienne Wery, Quel régime de responsabilité appliquer à l'intelligence artificielle?, 04 mars 2020, article disponible sur le site suivant: <https://www.lecho.be/opinions/general/quel-regime-de-responsabilite->



[appliquer-a-l-intelligenceartificielle/10212045.html](https://www.iasj.net/iasj/article/10212045.html)

- 5) Franck Lauro, Le véhicule routier autonome, Mémoire pour l'obtention du Master 2 "Droit et management des transports terrestres", Aix Faculté de Droit et de Science Politique, Marseille Université, 2018-2019.
- 6) Maria Assunta Cappeli: " regulation on safety and civil liability of intelligent autonomous robots : the case of smart cars", Ph., D thesis, universita degli studi di trento, 2014.
- 7) Mélanie Thivillier, L'assurance automobile d'un véhicule à conduite déléguée, Mémoire, Faculté de Droit, Université Jean Moulin (Lyon 3), 2016/2017.
- 8) Pierpaolo Marano & Kyriaki Noussia, Insurtech: A Legal And Regulatory View, AIDA Europe Research Series On Insurance Law And Regulation, Springer Nature Switzerland AG 2020.

B- laws

- 1) Code civil français Modifié par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016-art.2.
- 2) Directive 85/374/CEE du Conseil du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, O.J.C.E., L 210, 7/8/1985, p.29–33.