

أساس المسؤولية المدنية عن اضرار المركبات ذاتية القيادة في ظل الاتجاه الحديث

The basis of civil liability for damages to
Autonomous vehicles in light of the modern trend

الباحثة: علا معن محمد حسن

كلية القانون - جامعة بغداد

ula.Maan2201m@colaw.uobaghdad.edu.iq

أ.م.د. عامر غانم علوان

كلية القانون - جامعة بغداد

amer.g@colaw.uobaghdad.edu.iq

تاريخ قبول النشر ٢٩٢٤/٧/١٥

تاريخ استلام البحث ٢٠٢٤/٤/١٠

الملخص:

تقنية المركبات ذاتية القيادة تعتمد في تشغيلها على أنظمة أو أجهزة الذكاء الاصطناعي، فهي التي تتحكم في توجيهها على الطرق من خلال قدرتها على المناورة. واتخاذ القرارات وفق ما تستشعره في محيطها الخارجي من الظروف البيئية أو المرورية التي تواجهها خلال السير، وقد لا تحتاج إلى تدخل بشري، وتوفر هذه المركبات مجتمعة فوائد عدة، وأهمها زيادة نسبة الأمان على الطرق، إذ أن استخدام هذا النوع من المركبات سيؤدي إلى القضاء على الخطأ البشري الذي يقع عند قيادة المركبات التقليدية، وهو ما يشكل النسبة الأعلى من حوادث المركبات على مستوى العالم. ومع ذلك فإن استخدام هذه المركبات لن يكون آمناً على الطرق بنسبة ١٠٠% حتى بعد إتاحة هذه المركبات للاستغلال التجاري، فمن الممكن أن تتسبب هذه المركبات في حوادث مرورية كغيرها من المركبات التقليدية (وإن كان بمستوى أقل)، الأمر الذي يتطلب تحديد الأساس القانوني الذي تبني عليه دعوى المسؤولية المدنية، وتحديد الشخص المسؤول في حال إذا تسببت المركبة ذاتية القيادة في إصابة الغير وإلحاق الضرر بممتلكاته، وبما أنه لا يوجد نظام أو أساس قانوني خاص بالمركبات ذاتية القيادة يوفر إجابة محددة، لذا جاءت الدراسة للبحث عن أشكال وصور جديدة للمساءلة والمسؤولية عن اضرار المركبات ذاتية القيادة، وبيان تأثير أنظمتها على القواعد القانونية، لذلك ينبغي التعرض للنظريات الحديثة لمعرفة مدى ملائمتها للتعويض عن الاضرار المترتبة عن المركبات ذاتية القيادة، وتحديد النموذج الأنسب منها والذي سيضمن لضحايا الحوادث المرورية أكبر قدر من التعويض، ذلك بأن التطور الذي وصلت له تلك المركبات من شأنه أن يجعل القوانين المدنية بل وحتى القضاء عاجزاً عن الوصول إلى تحديد الشخص المسؤول عن تلك الاضرار، في ضوء الاختلاف حول منح الشخصية القانونية لتلك المركبات ومسائلتها مباشرة أو اعتبار الشخص المسؤول عنها نائباً عنها ومن ثم تحميله المسؤولية عن اضرارها وبين تطبيق قواعد المسؤولية الموضوعية، وهذا ما سنعمد إلى بيانه في بحثنا محل الدراسة.

الكلمات المفتاحية: المركبات ذاتية القيادة، مسؤولية النائب الإنساني، المسؤولية الموضوعية.



Abstract

Self-driving vehicle technology relies on artificial intelligence systems or devices to operate. These systems control the vehicle's navigation on roads through their ability to maneuver and make decisions based on the environmental or traffic conditions they sense in their surroundings while driving. They may not require human intervention. These vehicles collectively offer several benefits, the most significant of which is increasing road safety. The use of this type of vehicle will eliminate human error, which accounts for the highest percentage of vehicle accidents worldwide when driving traditional vehicles. However, the use of these vehicles will not be 100% safe on the roads even after they are made available for commercial use. These vehicles might still cause traffic accidents like other conventional vehicles (albeit to a lesser extent), necessitating the identification of the legal basis for civil liability claims and the responsible party if a self-driving vehicle causes injury to others or damage to their property. Since there is no specific legal system or basis for self-driving vehicles providing a clear answer, the study seeks to explore new forms and images of accountability and responsibility for damages caused by self-driving vehicles and to explain the impact of their systems on legal rules. Therefore, it is necessary to address modern theories to determine their suitability for compensating damages caused by self-driving vehicles and to identify the most appropriate model to ensure maximum compensation for traffic accident victims. The advancements reached by these vehicles might render civil laws and even the judiciary unable to determine the responsible party for such damages, given the differences in granting legal personality to these vehicles and holding them directly accountable or considering the person responsible for them as their representative and thereby holding them liable for the damages, as well as the application of strict liability rules. This is what we aim to clarify in our study.

Keywords: self-driving vehicle, civil liability, objective liability.

المقدمة

أولاً-موضوع البحث: أفرز التقدم التكنولوجي ظهور نوع جديد من المركبات يطلق عليها 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. وقد أدى هذا التطور في الميدان التكنولوجي للآلات الذكية بشكل عام وظهور المركبات ذاتية القيادة بشكل خاص وما صاحبهم من مخاطر وأضرار كبيرة إلى الانعكاس بشكل سلبي على حقوق المضررين وتسجيل قصور النظريات التقليدية في حمايتهم، إذ أن النظريات

التقليدية للمسؤولية المدنية، يصعب تطبيق أي منهم على الحوادث المترتبة عن المركبات ذاتية القيادة؛ ومرجع هذه الصعوبات يكمن في أن هذا النوع الجديد من المركبات يعتمد على نظام الذكاء الاصطناعي، فهو العقل المفكر المسؤول عن تشغيل المركبة والتحكم فيها وتوجيهها، واتخاذ القرارات المتعلقة بالسير والمناورة على الطرق خلال الرحلة، الأمر الذي يجعلنا بحاجة إلى أسس جديدة لحكم أفعال المركبات ذاتية القيادة، ونتيجة لذلك فإن المشرع الأوروبي أبتكر عند استقلال تلك المركبات بالقرار، نظرية النائب الإنساني المسؤول عن تعويض الأضرار الناتجة عن تلك المركبات، كأساس جديد للمسؤولية لكي يتماشى مع التطورات الحاصلة في هذا الجانب، ويكون نطاق تطبيق هذه النظرية هو الضرر الحاصل من تلك المركبات عند تشغيلها، والتي تمنحها الاستقلالية في الحركة واتخاذ القرار والتنفيذ كالإنسان، كما أن المشرع الأوروبي لم يكتفِ بهذه النظرية، بل ذهب إلى أبعد من ذلك حينما بشر بمكانة قانونية خاصة في المستقبل للروبوتات ومنها المركبات ذاتية القيادة القادرة على التعلم والتفكير واتخاذ القرارات بشكل مستقل، والتي قد تتمتع بالشخصية القانونية الرقمية الخاصة. وهذه الشخصية القانونية ستكون في إطار مجموعة من الضوابط المعينة، حيث يكون لكل مركبة شخصية إلكترونية لها تسلسل رقمي، يشمل الرقم التعريفي، والصندوق الأسود الذي يحتوي على كامل المعلومات الخاصة بها، وكذلك نظاماً تأمينياً إلزامياً لتعويض الضرر المحتمل الذي تسببه تلك المركبات على الوجه الذي يمكن القول معه بوجود مسؤولية قانونية قد تقع عليها، فضلاً عن ذلك، فقد دعا البعض إلى اعتماد النظرية الموضوعية كأساس حديث للمسؤولية المدنية عن أضرار المركبات ذاتية القيادة. ومن الجدير بالذكر هنا أن الدراسات القانونية والتي سنعتمدها في هذا البحث أغلبها تناولت موضوع المسؤولية عن أضرار الذكاء الاصطناعي أو الروبوتات، لذا سنحاول أن نكيف هذه المصادر مع المركبات ذاتية القيادة باعتبارها نظاماً من أنظمة الذكاء الاصطناعي وروبوتاً على أربع عجلات.

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

ثالثاً - أهداف البحث: البحث عن أشكال وصور جديدة للمساءلة والمسؤولية عن أضرار المركبات ذاتية القيادة، وبيان تأثير أنظمتها على القواعد القانونية، وتحديد النموذج الأنسب منها والذي سيضمن لضحايا الحوادث المرورية أكبر قدر من التعويض.

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: سنقسم هذا البحث إلى ثلاثة مباحث؛ نتناول في المبحث الأول مسؤولية النائب الإنساني كأساس لتعويض أضرار المركبات ذاتية القيادة، وفي المبحث الثاني الشخصية القانونية للمركبات ذاتية القيادة كأساس للتعويض عن اضرارها، أما المبحث الثالث فنتناول به المسؤولية الموضوعية كأساس لتعويض أضرار المركبات ذاتية القيادة.

المبحث الأول: مسؤولية النائب الإنساني كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

تُعد نظرية النائب الإنساني من أبرز تحويلات المسؤولية المدنية التي ابتكرتها اللجنة القانونية لدى الاتحاد الأوروبي منذ (٢٠١٥)، ولحين وضع القواعد الخاصة بالروبوتات سنة (٢٠١٧)، وذلك نتيجة التساؤلات التي طرحت عليها حول المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة باعتبارها روبوتات على أربع عجلات، مما دفع اللجنة القانونية التابعة للاتحاد إلى إصدار قواعد خاصة بالروبوتات تسمى (قواعد القانون المدني للروبوتات)^(١).

وكان سبب توجه الاتحاد الأوروبي هذا، هو الخلاف الذي ثار في الأوساط القانونية حول طبيعة المركبات ذاتية القيادة، فطالما كانت المركبات ذاتية القيادة صنعة الإنسان، فهي خادم مطيع له، ولا يمكن تهميشها وعدها مجرد شيء مادي، وإنما هي كائن آلي شبيه بالبشر وقابلة للتطور، نظراً لامتلاكها عقلاً صناعياً^(٢)، مما دفع المشرعين في الاتحاد الأوروبي إلى تبني نظرية (النائب الإنساني) الذي تقوم مسؤوليته على خطأ واجب الإثبات وذلك بهدف نقل عبء المسؤولية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة من المركبة إلى الإنسان بقوة القانون، بحيث يكون هناك شخص مسؤول عن تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث هذا الصنف من المركبات^(٣). فما المقصود بهذه النظرية؟ وما هي الطبيعة القانونية لمسؤولية النائب؟ ومن هم الأشخاص الذين يطلق عليهم وصف النائب الإنساني؟ وهذا ما سنحاول الإجابة عنه في هذا المبحث وذلك بتقسيمه إلى مطلبين؛ نتناول في الأول الطبيعة القانونية لمسؤولية النائب الإنساني، وفي الثاني صور النائب الإنساني.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية النائب الإنساني

يعرف النائب الإنساني بأنه: "نائب عن الروبوت يتحمل المسؤولية عن تعويض المضرور جراء أخطاء التشغيل بقوة القانون"^(٤). وتتركز نظرية النائب الإنساني التي تولاها المشرع الأوروبي، في أن المركبات ذاتية القيادة ليست مجرد حاجات أو أشياء، كما إنها ليست بكائنات غير عاقلة، ودليل ذلك، إن المشرع الأوروبي وصف الإنسان المسؤول عن المركبة ذاتية القيادة بالنائب، ولم يصفه بالمراقب أو الحارس، حتى يجعل له نوع من التمييز عن الأشياء غير الحية الأخرى^(٥)، لذا فإن مسؤولية النائب الإنساني تعني: فرض المسؤولية المترتبة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، على جماعة من الأشخاص طبقاً لمدى خطاهم في تصنيعها أو استغلالها، ومدى سلبيتهم في تحاشي أضرار تصرفاتها غير المتوقعة، من دون افتراض الخطأ من جانبهم، وعدم اعتبار المركبات ذاتية القيادة مجرد أشياء مادية، لذلك فإن نظرية النائب الإنساني التي جاء بها الاتحاد الأوروبي لا تتشابه مع نظرية حراسة

الآلات الميكانيكية أو الأشياء التي تقتضي عناية خاصة، ذلك لأن وصف النائب يختلف تماماً عن وصف (حارس الأشياء والآلات)^(١).

لذا فإن التساؤل الذي قد يثار هنا هو: هل تعد مسألة القاء مسؤولية المركبة ذاتية القيادة على عاتق نائبها الإنساني، فيها انتهاك لأهليتها؟

أجاب عن ذلك رأي في الفقه قائلًا: بأن ما ذهب إليه الاتحاد الأوروبي بخصوص مسؤولية نائب المركبة ذاتية القيادة لا يمس بأهلية المركبة، والدليل على ذلك إن المشرع الأوروبي استخدم مصطلح النائب ولم يستخدم مصطلح القيم أو الوصي على القاصر، مضيفاً بأن الشخص القانوني حتى وإن كان معدوم الأهلية أو ناقصها، فالقانون يعترف به ويقر له بالحقوق والواجبات، كُل وفق درجة إدراكه ونقصان أهليته، أما المشرع الأوروبي فلم يبت بأهلية المركبة ذاتية القيادة، واكتفى بمنحها مكانة قانونية خاصة^(٢).

والسؤال هنا: هل تُعد المركبة ذاتية القيادة بمثابة التابع القانوني للإنسان؟

بالرجوع إلى التشريعات المدنية كالقانون المدني العراقي والمصري وحتى القانون المدني الفرنسي، فلا يوجد في حقيقة الأمر أي إجابة عن هذا التساؤل، على اعتبار أنها لازالت في مرحلة الآلة التقليدية من جهة، ولأن التابع في التشريعات المدنية هو شخص قانوني، في حين أنها لم تعترف الى الان بشخصية كاملة للمركبات ذاتية القيادة، ولكن ثمة إجابة تكمن بالرجوع إلى القانون الأوروبي، الذي ذهب إلى أن المركبات ذاتية القيادة بالرغم من إنها وجدت لخدمة الافراد، فهي ليست بمركز التابع قانوناً للإنسان، ذلك لان المتبوع لديه سلطة الرقابة والاشراف على التابع الكامل الأهلية من جهة، كما إن المتبوع له حق الرجوع على التابع نظراً لوجود علاقة التبعية بينهم، وليست علاقة نيابة في تحمل المسؤولية^(٣). فالمشرع الأوروبي فرض المسؤولية المدنية على الإنسان النائب دون المركبة، لا لعدة في المركبات الذكية نفسها، ولكن لعدم استجابة التشريعات المدنية لفرض المسؤولية المباشرة على المركبات ذاتية القيادة^(٤)، لأسباب تتعلق بمنحها للشخصية القانونية، فالإنسان يسأل عن المركبة ذاتية القيادة باعتباره نائباً وليس تابعاً للمركبة ذاتية القيادة لأن لها منزلة قانونية مستقلة^(٥).

كما انه ليس من المقبول قانوناً أن تكون الرابطة بين النائب الإنساني والمركبة ذاتية القيادة رابطة وصاية على المال أو ولاية على النفس التي تنشأ بالأساس عن وجود صلة قرابة، أو عن تعيين بقرار قضائي عند غياب القائم الشرعي، ومثل هذه الأوصاف لا تتحقق بين النائب الإنساني والمركبة ذاتية القيادة، كما أنه من غير الممكن الحديث عن الرابطة الاتفاقية بين المركبة ذاتية القيادة باعتبارها روبوتاً غير مميز والإنسان؛ فالمركبة في هذه المرحلة من الأهلية لا يجوز لها إبرام التصرفات^(٦)، كما إن النائب الإنساني ليس بمركز (المحال عليه) من المركبة ذاتية القيادة (المحيل)، ضمن ما يعرف بحالة الدين، ذلك لأن هذا النوع من الحوالة ينشأ عن طريق التزام قانوني موجود مسبقاً، وبموجبه يلتزم المحال عليه، بأن يوفر المبلغ الملتزم به تجاه المحيل ذو الأهلية، ولا تتم حوالة الدين الا بموافقة الدائن، أما نيابة الإنسان عن المركبة ذاتية القيادة فلا يوجد التزام مسبق بين المركبة والإنسان، ولا ينشأ أي التزام بين



المركبة ونائبها الإنساني، إلا إذا تسببت المركبة ذاتية القيادة بحادث يستوجب التعويض لمصلحة المتضرر، ودون أخذ موافقة هذا الأخير لقبول التعويض من الإنسان بدل المركبة من عدمه^(١٢).

والسؤال هنا، هل يمكن عد النائب الإنساني بمركز الكفيل للمركبة ذاتية القيادة؟ الجواب عن ذلك يكون بالنفي، ذلك لأن الكفالة تعني بأن يقوم الكفيل بالوفاء بالتزام المدين لدائن المدين عندما يمتنع المدين عن الوفاء بالتزامه، وهي تستلزم وجود اتفاق بين الكفيل والدائن، في حين أنه لا يمكن تصور وجود مثل هذا الاتفاق بين الإنسان والشخص الذي قد يتضرر من حوادث المركبة ذاتية القيادة مستقبلاً، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، من غير العدل أن نلزم شخصاً بأن يكون كفيلاً عن شخص آخر بدون إرادته وبقوة القانون ومن ثم لا يمكن إلزام الإنسان أن يكون كفيلاً عن المركبة ذاتية القيادة^(١٣).

ذهب رأي بصدد تحديد طبيعة مسؤولية النائب الإنساني، إلى أن هذا الأخير مشابه لنظام قانوني معترف به، وهو نظام التأمين من المسؤولية لصالح المؤمن له (الذي هو هنا المركبة ذاتية القيادة)، في مواجهة الشخص المتضرر الذي قد لا يكون معلوماً أو محدداً قبل حدوث الضرر، إلا إنهما يختلفان من حيث الغاية منهما، فبينما تكون الغاية من نظام النائب الإنساني، هي تعويض المتضرر من حادث المركبة ذاتية القيادة بصورة عادلة، بينما تتمثل الغاية من التأمين ضد المسؤولية في خدمة من تسبب بالضرر، وإن هذه الخدمة تقدم من قبل شركات التأمين حصراً دون غيرها^(١٤).

وفي ظل هذا الخلاف حول تكييف طبيعة مسؤولية النائب الإنساني، يثار التساؤل: فإذا كانت عبارة النائب الإنساني تشمل عبارة النيابة، فهل يقصد بها النيابة القانونية ذاتها الواردة في القوانين المدنية؟

يمكن الإجابة عن ذلك للوهلة الأولى بوجود نوع من التشابه بين الاثنين، يتمثل في أن كلا من النائب القانوني والنائب الإنساني، يقومان برعاية مصالح الغير، إلا أنهم يختلفان في هذه الرعاية، فبينما يقوم النائب الإنساني عن المركبة ذاتية القيادة بتحمل المسؤولية عن هذه الأخيرة، فإن النائب القانوني يتولى فقط تمثيل مصالح المناب دون تحمل المسؤولية عنه، فضلاً عن إن النائب القانوني ينوب بقوة القانون عن فئات من الأشخاص المعترف بها قانوناً، سواء أكانت كاملة أم ناقصة الأهلية، ولا وجود لذلك في نيابة النائب الإنساني عن المركبات ذاتية القيادة^(١٥).

إن فنيابة الإنسان عن المركبة ذاتية القيادة هي نيابة من نوع خاص، وهي حالة غير متلائمة مع نظم النيابة الموجودة في التشريعات المدنية، ومن ثم يمكن وصفها بأنها نيابة مبتكرة استحدثها الاتحاد الأوروبي، لغرض إيجاد أساس عادل للتعويض عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، وذلك بنقل مسؤولية المركبة ذاتية القيادة إلى الإنسان بقوة القانون.

المطلب الثاني: صور النائب الإنساني

يتخذ النائب الإنساني المسؤول عن حوادث المركبات المستقلة صوراً عدة، وهي التي أقرها المشرع الأوروبي في القانون المدني الخاص بالروبوتات، وهي:

أولاً: صاحب المصنع: يسأل صانع المركبة ذاتية القيادة عن كل خطأ ترتكبه المركبة ويرجع إلى عيب في تصنيعها أو انتاجها، فإذا انفلتت المركبة ذاتية القيادة وقامت بأفعال تعد خارجة عن إطار استخدامها الطبيعي، وسببت ضرراً للآخرين، عندها تحقق مسؤولية النائب الإنساني^(١٦)، كان يخفي الصانع مثلاً القصور الموجود في أنظمة الأمان في المركبة ذاتية القيادة فتخرج عن مسارها وتسبب ضرراً للمارة لعيب في تصنيعها، وكأن تهمل الشركة المصنعة صيانة المركبة ذاتية القيادة مع علمها بوجود عيب في التصنيع^(١٧).

ثانياً: المشغل: - هو الشخص المحترف الذي يقوم بتشغيل واستغلال المركبة ذاتية القيادة - ويرتكب اثناء ذلك الخطأ المفضي للضرر^(١٨)، وبالتالي تقوم مسؤوليته كنائب انساني عن المركبة ذاتية القيادة.

ثالثاً: المالك: إن النائب الإنساني المقصود هنا، هو مالك المركبة ذاتية القيادة نفسها عندما يقوم بذاته بتشغيل المركبة لخدمة مصالحه أو لخدمة الأشخاص المتعاملين معه^(١٩)، فإذا وقع حادث من المركبة ذاتية القيادة والحق ضرراً بالغير نتيجة لخطأ المالك في تشغيل المركبة عندها تتحقق مسؤوليته المدنية...

رابعاً: المستعمل: آخر صور النائب الإنساني المسؤول عن حوادث المركبات ذاتية القيادة هو المستعمل، وهو الشخص المستخدم للمركبة ذاتية القيادة من غير المشغل أو المالك، ووفقاً لتعبير المشرع الأوروبي فإن مستخدم المركبة المستقلة يكون مسؤولاً عن كل سلوك يؤدي إلى الضرر بالغير، وقد يكون هذا المستعمل مجرد منتفع بالمركبة، فقد يحدث أن يستعمل المركبة ذاتية القيادة مجموعة من الأشخاص المسافرين من خلال لوحة إلكترونية، فيقوم أحدهم بإرسال أمر خاطئ للمركبة مما يتسبب بحادث مروري^(٢٠). ووفقاً لهذه النظرية (النائب الإنساني) تقوم المسؤولية في هذه الحالات على أساس الخطأ الثابت، فيسأل النائب الإنساني وفقاً للقانون الأوروبي عن الأضرار التي تسببها المركبات ذاتية القيادة بعد إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما^(٢١).

ونلاحظ ومن خلال عرض نظرية النائب الإنساني يتبين لنا أن هذه النظرية غير مناسبة للتعويض عن اضرار المركبات ذاتية القيادة، فحتى تتحقق مسؤولية النائب الإنساني عن أضرار المركبات ذاتية القيادة فيجب على المضرور إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية، إذ أن مسؤولية النائب غير مفترضة وهذا ما يؤدي إلى اهدار حقوق المضرورين حيث يصعب عليهم اثبات أركان المسؤولية مجتمعة، فكيف للشخص العادي أن يثبت الخطأ الصادر من النائب الإنساني، أو أن الضرر المتحقق نتيجة لفعل أو إهمال كان من الممكن تجنبه من جانب النائب؟ لذلك كان ينبغي أن يكون الخطأ مفترضاً، وليس خطأ ثابتاً.

المبحث الثاني: الشخصية القانونية للمركبات ذاتية القيادة كأساس للتعويض عن اضرارها

يرى رأي في الفقه^(٢٢) أن الشخصية القانونية تُمنح للإنسان بصرف النظر عن فهمه وإدراكه، ومن غير الصحيح ربط المسؤولية القانونية بالشخصية القانونية، لأنه ليس كل من يتمتع بالشخصية القانونية يُعد من الناحية القانونية مسؤولاً عن أفعاله، فالشخص غير المميز يتمتع بالشخصية القانونية والذمة المالية المستقلة إلا أنه يفتقد للمسؤولية المدنية، وهذا لا يعني أن مثل هذه الأشخاص تعفى من المسؤولية مطلقاً، بل يتم نقل عبء هذه المسؤولية إلى الشخص المسؤول عنه ومطالبته بالتعويض، هذا فيما يخص



المشرع المصري، أي أن الشخص غير المميز لا يتحمل المسؤولية المدنية ومسؤوليته تكون احتياطية وجوازية حسب نص المادة ١٦٤ من القانون المدني المصري^(٢٣)، أما بالنسبة إلى المشرع العراقي، فبين مسؤولية الشخص غير المميز جاعلاً منها مسؤولية أصلية وإن كانت مخففة، أما مسؤولية من يقوم مقامه فمسؤوليته احتياطية لا أصلية، إذ نصت المادة (١٩١) من القانون المدني على أنه: "١ - إذا اتلف صبي مميز أو غير مميز أو من في حكمهما مال غيره لزمه الضمان في ماله، ٢ - وإذا تعذر الحصول على التعويض من أموال من وقع منه الضرر إن كان صبياً غير مميز أو مجنون جاز للمحكمة أن تلزم الولي أو القيم أو الوصي بمبلغ التعويض على أن يكون لهذا الرجوع بما دفعه على من وقع منه الضرر". يمكن القول هنا: بأن منح المركبة ذاتية القيادة الشخصية القانونية بدرجة غير المميز ستجعلها شبيهة بالشخص القاصر، الذي يحتاج إلى شخص آخر ليكون رقيباً على تصرفاته، وهذا الشخص يشبه النائب الإنساني الذي كان موجوداً عند وصف المركبة ذاتية القيادة بالشيء، كما أن ضعف الملكات الفكرية لدى المركبات ذاتية القيادة غير المميزة، لا يعني الإعفاء من المسؤولية المدنية مطلقاً؛ إذ إن تلك المسؤولية تتبع من وجود الذمة المالية المستقلة وليس الإدراك أو التمييز، وبناءً على ذلك؛ فإن المركبة ذاتية القيادة الحائزة على شخصية غير المميز من الممكن أن يعترف لها القانون بالذمة المالية المستقلة عن الشخص الرقيب عليها أو عن مالكيها، وذلك بغية تلقي الحقوق المالية وتحمل الالتزامات الناشئة عن الأعمال غير المشروعة التي تقوم بها، دون التصرفات التي لا تحقق لها وهي في مرحلة عدم التمييز^(٢٤). لذلك يحق للمضروور من حوادث المركبة ذاتية القيادة أن يقيم المسؤولية على المركبة ذاتها كشخص غير مميز إذا كانت ذمتها المالية مليئة وفي حال تعذر حصوله على التعويض من أموال من وقع منه الضرر أي المركبة ذاتية القيادة بأن كانت ذمتها المالية غير مليئة فيمكن الرجوع على الرقيب نتيجة لقيام صفة الرقابة على المركبة، ويكون للرقيب بعد ذلك أن يرجع بما دفعه على المركبة. وقد أثارت فكرة الحاجة إلى منح الشخصية القانونية من عدمه للآلات الذكية بشكل عام والمركبات ذاتية القيادة بشكل خاص جدلاً قانونياً وفقهياً واسعاً، على اعتبار أنها من الكائنات المتولدة عن التقنيات التكنولوجية الرقمية القادرة على اتخاذ القرارات بشكل مستقل عن البشر والتي أصبحت أمراً واقعاً^(٢٥)، حيث غدت العديد من الدول العربية مفتحة بشكل لافت على استخدام تلك الآلات الذكية، ومنها المركبات ذاتية القيادة، ولعل دولة الإمارات العربية المتحدة من أوائل الدول العربية التي استخدمت هذا النوع من المركبات في طرقاتها، لذا من الضروري تحديد نظامها والآثار المترتبة عليها^(٢٦). فقد حاول البرلمان الأوروبي في أحد القرارات الصادرة عنه، الأخذ بفكرة منح تقنيات الذكاء الاصطناعي الشخصية القانونية، فيمكن اعتبار التقنيات المستقلة منها مثل المركبات ذاتية القيادة أشخاصاً إلكترونية مسؤولة وملزمة بإصلاح الأضرار التي تتسبب بها للغير^(٢٧)، وهو ما صادف قبولاً لدى البعض باعتبار أنه لن يتسنى مساءلة هذه المركبات إلا بالاعتراف لها بالشخصية القانونية من أجل تحميلها عبء تعويض الأضرار الناجمة عنها^(٢٨).

وكانت هذه الفكرة، بمثابة الدافع الأساسي للتوجه القانوني للكثير من الدول المتقدمة وفي مقدمتها الصين وكوريا الجنوبية واليابان، لإعادة النظر في الوضع القانوني للتقنيات القائمة على الذكاء الاصطناعي، والتي التصق بها مفهوم الشيء لفترة طويلة من الزمن، فتحول الاتجاه لمنحها مركزاً قانونياً يختلف عن مركز الأشياء المقرر في القانون اليوم^(٢٩).

ويستند مؤيدو هذا الرأي لفكرة إعطاء الشخصية القانونية لتقنيات الذكاء الاصطناعي ومنها المركبات ذاتية القيادة على فكرة ان كل البشر أشخاص، لكن ليس كل الأشخاص من بني البشر معللين وجهة نظرهم في أن المركبة ذاتية القيادة قادرة على اتخاذ القرارات بشكل مستقل ودون تدخل الإنسان، فلا يمكن عدها شيئاً مراقباً من قبل الغير^(٣٠).

وقد ذهب رأي^(٣١) الى إمكانية منح تلك الآلات شخصية قانونية خاصة، انطلاقاً من أن الشخصية القانونية ليست حكراً على الأشخاص الطبيعية فحسب، فالقانون يمنح هذه الشخصية أيضاً للكيانات المعنوية^(٣٢)، وان منح هذه الشخصية القانونية يكون لنفس الاعتبار التي بمقتضاها منحت الأشخاص الاعتبارية الشخصية القانونية، فمنحها الشخصية القانونية يحقق مصلحة المجتمع خاصة في الحالات التي تتسبب فيها في إحداث أضرار بالغير، لذلك هي ملزمة بتعويض الغير عن الأضرار التي تترتب عنها^(٣٣). وقد حدث أيضاً في التشريعات الغربية ان تم منح بعض من صفات الشخصية القانونية للحيوان في وقت لاحق^(٣٤).

ويجب الإشارة إلى أن الشخصية القانونية للمركبات ذاتية القيادة ستختلف جذرياً من الناحية القانونية عن الشخصية الاعتبارية التي يمنحها القانون للكيانات الاعتبارية، فبينما تدار تلك الكيانات من قبل البشر، بينما ستسير المركبات ذاتية القيادة بمنهج التفكير الآلي الذاتي وليس البشري، ومن ثم فهي لا يمكن ان تعتمد على نفس القواعد القانونية العامة التي تحكم أفعال البشر وتصرفات البشر، وإنما تعتمد على منزلة قانونية خاصة^(٣٥).

وهي بلا شك - المركبات ذاتية القيادة - تختلف عن الحيوانات والتي تمتلك مجموعة متنوعة من الاحساس والمشاعر، على الرغم من فقدانها التمييز والادراك، كالخوف والغضب والسعادة والاحترام والرحمة، والكثير من المشاعر التي لا يمكن تصور المركبة بها، لأنها وبكل بساطة لا تملك روحاً^(٣٦).

مما تقدم فإن عد الشخصية أساساً للمسؤولية المدنية، وإن كان من الممكن أن يسهل على المضرور الحصول على التعويض عند ملاءة الذمة المالية للمركبات ذاتية القيادة، إلا أنه من غير الممكن تطبيقه في ضوء المنظومات التشريعية الحالية، فتطبيقه تعرض لانتقادات كثيرة منها:

أولاً - صعوبة اضماع وصف الشخصية القانونية على تقنيات الذكاء الاصطناعي، ومنها المركبات ذاتية القيادة، نظراً لخطورة هذه الخطوة، ذلك لان الاعتراف بتلك الشخصية يؤدي إلى مساءلة المركبات نفسها طالما تمتلك الشخصية القانونية، وعدم مساءلة منتجي المركبات وصانعيها، اذ قد يعتمد أو تقل لدى أي منهم درجة العناية والحرص عند استخدام أو تصميم هذه المركبات معتمدين في ذلك على عدم تحقق



مسؤوليتهم، وعندها لا يتحقق الهدف من إقرار المسؤولية المدنية على الأشخاص وهو تحقيق الردع العام والوقاية، حيث ان المسؤولية ستلقى على عاتق المركبة نفسها، وتحمل تعويض الأضرار المترتبة عنها من ذمتها المالية المستقلة عن مستخدميها او مصنعيتها^(٣٧).

ثانياً- أن منح المركبة ذاتية القيادة الشخصية القانونية سيؤدي بالتبعية لتمتعها ببعض حقوق الإنسان كالحق في المساواة، والحق في الذمة المالية المستقلة، والحق في العمل، وحق الملكية الفكرية، وغيرها من الحقوق والحريات الأساسية، وهذا ما يتعارض مع الاتفاقيات الدولية لحقوق الإنسان وميثاق الحقوق الأساسية للاتحاد الأوروبي، إذ تقصر تلك الحقوق على الإنسان وحده دون غيره^(٣٨). وقد لا تتطلب المصلحة العامة من استحداث هذه الكيانات الجديدة أن تمنح مراكز قانونية واقعية^(٣٩)، إذ أن منح المركبة ذاتية القيادة الشخصية القانونية سيؤدي في النهاية إلى إيجاد مجتمع آخر غير بشري، له حقوقه وواجباته، ومن ثم قد ينحرف هذا المجتمع الإلكتروني عن سلطة القانون البشري ويفرض تطبيقه، فمن سيضمن حينئذ خضوع المركبات ذاتية القيادة للسلطة التنفيذية البشرية تماماً، بعد أن اعترف لها القانون بهذه الحقوق، وسمح لها بالخروج من عباءة سيطرة الإنسان^(٤٠)، لذلك فالمركبة ذاتية القيادة ومهما كانت درجة تطورها يجب أن تبقى محكومة من قبل الإنسان وتحت خدمته^(٤١)، فضلاً عن ارتكاب فعل يوصف بالخطأ يتطلب أرادة في حين ان المركبات ذاتية القيادة لا تمتلك إرادة حرة كإرادة البشر حتى وان أصبحت قادرة على التفكير لأنها دائماً مرتبطة بما تم برمجتها به من خوارزميات، كما أنه لا يمكن برمجتها على المشاعر والاحاسيس، وغيرها من الصفات البشرية، فالضرر الذي تتسبب بها لا بد أن يتحمله الأشخاص دائماً^(٤٢).

ثالثاً- صعوبة الفصل بين خطأ المركبة ذاتية القيادة، وخطأ مشغلها أو مستعملها أو مالكها، فكيف يمكن تقدير سلوك النظام الذكي على انفراد عند الاعتراف لها بالشخصية القانونية، سيما وإن قدرتها على التعلم والعمل التلقائي متصلة بشكل أو بآخر بمشغلها أو مالكها، كما أنه من الصعب الفصل بين خطأ المركبة وخطأ صانعها أو مبرمجها، باستثناء بعض الحالات التي يكون فيها خطأ المستعمل او المشغل واضحاً من خلال ارتكابه سلوك مهمل في استعمال او تشغيل المركبة، أو اعطائها أمر خاطئ من شأنه أن يضر بالغير، عندها فقط يمكن العزل بين خطأ الاثنين^(٤٣).

رابعاً- صعوبة الحصول على التعويض في الحالات التي يلقي فيها التعويض مباشرة على ذمة المركبة ذاتية القيادة، وكانت هذه الذمة خالية من أي أموال^(٤٤).

خامساً- ونتيجة لهذه الانتقادات التي وجهت إلى فكرة الاعتراف لتقنية الذكاء الاصطناعي بالشخصية القانونية دفعت البرلمان الأوروبي للعدول عنها؛ ففي ٢٠ أكتوبر سنة ٢٠٢٠ اصدر البرلمان الأوروبي القرار رقم (٢٠٢٠ / INL ٤٠١) بشأن التوصيات التي وجهت إلى اللجنة المعنية بنظام المسؤولية المدنية للذكاء الاصطناعي، والذي جاء فيه أن: " جميع الأنشطة المادية أو الافتراضية أو الأجهزة أو العمليات التي تديرها أنظمة الذكاء الاصطناعي يمكن أن تكون (تقنياً) سبباً مباشراً أو غير

مباشر لضرر أو لخسارة، ولكن دائماً ما تكون نقطة البداية هي الشخص الذي يطور أو ينشر أو يعطل نظاماً، ويلاحظ في هذا الصدد، أنه ليس من الضروري إضفاء الشخصية القانونية على أنظمة الذكاء الاصطناعي^(٤٥).

المبحث الثالث: المسؤولية الموضوعية كأساس لتعويض اضرار المركبات ذاتية القيادة

ازدادت أهمية المسؤولية المدنية في عصرنا الحالي، وذلك بعد أن تطور الوضع وأصبحت التقنية والآلة تحتل حيزاً كبيراً في حياة الإنسان، وبالتالي أصبح الإنسان أكثر عرضة للخطر، إذ أن الثورة الصناعية التي شهدتها العالم في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين أدت إلى انتشار استخدام الآلات الميكانيكية، وما رافق ذلك من تطور تكنولوجي في كافة جوانب الحياة أدى إلى ظهور الكثير من التقنيات الحديثة، فالنقد العلمي الذي تلا الثورة الصناعية قدم سلعا أكثر رفاهية للبشرية ساهمت في تسهيل حياة الإنسان وحقق له المزيد من الرفاهية وبالتالي أصبح من غير الممكن الاستغناء عنها ولكن هذه التقنيات الحديثة في ذات الوقت تحمل في ثناياها أخطاراً ضمنية تهدد حياة الإنسان والتي يكون من الصعب اكتشافها ذلك لعدم قدرة المضرور على معرفة الأمور الفنية الدقيقة الخاصة بها^(٤٦).

كما ان قواعد المسؤولية المدنية التقليدية لم تعد تتواءم مع مخاطر التطور التقني، والسبب في ذلك أن قواعد المسؤولية المدنية نشأت في مجتمع لم تكن الآلات متطورة بالشكل المتعارف عليه في الوقت الحالي ولم تظهر فيه تلك التقنيات الحديثة التي تحمل أخطاراً بات من المتعذر الإحاطة والتنبؤ بها، فطبقاً لهذه القواعد يتعين على المضرور من هذه المخاطر إثبات ركن الخطأ في جانب صاحب الآلة، إن أراد الحصول على تعويض لما لحقه من ضرر، وهو ما كان يصعب على المضرور إثباته في كثير من الأحيان، الأمر الذي دفع بالفقهاء والقانونيين إلى الاتجاه والمطالبة بتطبيق المسؤولية الموضوعية أو تحمل التبعة^(٤٧). وتعرف المسؤولية الموضوعية (تحمل التبعة) بأنها: "المسؤولية التي يكفي لقيامها وجود رابطة سببية مباشرة بين الضرر والعمل أو النشاط مصدر هذا الضرر، دون اشتراط أي خطأ في جانب المسؤول، حتى لو كان العمل أو النشاط مصدر الضرر سليماً وصحيحاً"^(٤٨). ووفقاً لهذا التعريف فإن قوام المسؤولية الموضوعية هو إلزام كل من الحق ضرراً بغيره بالتعويض عن هذا الضرر، وبصرف النظر عن صدور خطأ من الشخص المسؤول أو عدم صدور أي خطأ منه، أي أن التعويض يثبت لمجرد وقوع الضرر، من دون الحاجة إلى اثبات أي خطأ في جانب المسؤول، فالمسؤولية الموضوعية تقوم في طرف صاحب النشاط أو العمل حتى لو كان قد راعى اللوائح والقوانين المعمول بها، ولا يعفى من تبعات هذه المسؤولية حتى في حالة حصوله على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة بممارسة النشاط أو العمل، ذلك لأن الترخيص يمنح بموجب شرط ضمني هو عدم انتهاك حقوق الآخرين^(٤٩). ولمعرفة احكام هذه المسؤولية قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين؛ نتناول في الأول اركان المسؤولية الموضوعية وأساسها، وفي الثاني نبين مدى ملائمة قواعد المسؤولية الموضوعية لتعويض أضرار المركبات ذاتية القيادة.



المطلب الأول: اركان المسؤولية الموضوعية واساسها

ان هدف هذه النظرية هو جبر ما لحق المضرور من ضرر ناتج عن نشاط او عمل يتصف بطابع الخطورة، ومن دون البحث عن خطأ ممارس النشاط أو القائم بالعمل، إلا انه مع ذلك وحتى يستطيع المضرور الاستفادة من احكام هذه المسؤولية فعليه ان يثبت اركانها، كما ان هذه المسؤولية ليس لها اساس واحد بل تتعدد وتختلف الأسس التي تقوم عليها، وهذا ما يمكن بيانه، وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: اركان المسؤولية الموضوعية

لكل مسؤولية اركانها وكذلك المسؤولية الموضوعية لا تقوم دون ان تتوافر هذه الأركان، حيث تتمثل أركانها بالآتي:

أولاً-الضرر: تختلف المسؤولية الموضوعية عن المسؤولية المدنية التقليدية في أن هذه الأخيرة تقوم على ركن الخطأ، سواء كان هذا الخطأ واجب الإثبات أو خطأً مفترضاً قابلاً لإثبات العكس، في حين أن المسؤولية الموضوعية لا تعتد بركن الخطأ، بل تقوم على اعتبار موضوعي قوامه ركن الضرر، فأينما وجد الأخير قامت مسؤولية المتسبب به، ولزمه التعويض عنه، من دون الحاجة إلى التحقق من توافر ركن الخطأ. وبناءً على ما سبق؛ فإنه - في نطاق المسؤولية الموضوعية - متى ثبت ركن الضرر والعلاقة السببية بينه وبين النشاط أو العمل الذي قام به المسؤول؛ فلا يكون أمام هذا الأخير أي مجال لأن يدفع عن نفسه المسؤولية، حتى وإن استطاع نفي الخطأ من جانبه، أو قام بإثبات السبب الأجنبي، فطالما وقع ضرر نتيجة نشاط مارسه أو عمل قام به، فيلزم بالتعويض عنه، حتى لو وقع هذا الضرر بغير خطأ منه^(٥٠). ويعرف الضرر على أنه "الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له"، وقد يكون هذا الضرر مادي يصيب الإنسان في جسمه أو معنوي يصيب الإنسان في شعوره وعاطفته^(٥١).

وهذه الحقيقة التي تقرها نظرية المسؤولية الموضوعية - أي في قيامها على ركن الضرر من دون ركن الخطأ - اقتضتها مصلحة المضرور، وذلك بعد أن تعذر عليه - في اغلب الاحيان - إثبات ركن الخطأ من قبل المسؤول، ومن ثم فإن أحكام هذه النظرية اكتفت بركن الضرر؛ لأن تأمين حقوق المضرورين يستحق أن يأخذ مكاناً أكثر أهمية في قانون المسؤولية المدنية^(٥٢)، إلا أن الأضرار التي تقوم عليها المسؤولية الموضوعية يجب أن تكون ناجمة عن أنشطة أو أشياء تتصف بالخطورة، فما ظهرت هذه المسؤولية إلا نتيجة ازدياد حجم المخاطر وتنوعها، وذلك لانتشار الآلة ومحطات الطاقة الذرية، والعديد من الأنشطة الخطرة التي لم يكن للإنسان عهد بها من قبل. وكذلك -وانطلاقاً من القواعد العامة في دعاوى المسؤولية المدنية - فإنه يجب على المضرور أن يقيم دعوى المسؤولية على الشخص المسؤول عن الضرر (المدعى عليه)، وذلك يعني أن دعوى المسؤولية الموضوعية تقام على الشخص المالك للشيء الخطر أو الممارس للنشاط الذي يتصف بطابع الخطورة^(٥٣).

ثانياً - العلاقة السببية: قوام المسؤولية الموضوعية هو تسبب الشخص بضرر للغير يلزم بتعويضه، فالعلاقة السببية في المسؤولية الموضوعية هي حلقة الوصل بين النشاط او العمل الضار وبين الضرر، ومضمونها هو وجوب كون العمل او النشاط الضار كافياً لوحده لإحداث الضرر، وان يكون الضرر ناتجاً عن هذا النشاط الضار، وبصرف النظر عن سلوك صاحب النشاط ودون أي تقييم لهذا السلوك^(٥٤)، كما أن السببية كركن مستقل بالنسبة للمسؤولية الموضوعية تقوم على أساس تحمل التبعة، إذ أن العلاقة السببية توجد بالمسؤولية الموضوعية وهي العلاقة المباشرة ما بين النشاط الضار والضرر، ومن الجدير بالذكر أن العلاقة السببية في إطار المسؤولية الموضوعية تقوم على أساس نظري جديد مختلف تماماً عما هو متعارف عليه، إذ ان الفقه اقر نظرية جديدة في هذا الخصوص وهي نظرية التدخل المادي، فوجود العلاقة السببية بين النشاط الضار والضرر يكفي تدخل الشيء في إحداث الضرر^(٥٥).

الفرع الثاني: أساس المسؤولية الموضوعية

ذكرنا سابقاً ان نظرية المسؤولية الموضوعية تقوم على ركن الضرر، وهدفها يتمثل بجبر ما لحق المضرور من ضرر ناتج عن نشاط او عمل يتصف بطابع الخطورة، ومن دون البحث عن خطأ ممارس النشاط أو القائم بالعمل؛ فإن التساؤل الذي قد يثار هنا: ما هو الأساس الذي تقوم عليه نظرية المسؤولية الموضوعية؟ وفي الواقع وإن اتفقت آراء فقهاء القانون على جوهر المسؤولية الموضوعية، وهو ركن الضرر؛ إلا أنها مع ذلك اختلفت بشأن تعيين الأساس الذي تقوم عليه هذه المسؤولية؛ فمنهم من أقامها على قاعدة الغنم بالغرم، ومنهم من اسسها على قاعدة الخطر المستحدث، ومنهم من لجأ إلى قواعد العدالة، الأمر الذي يتطلب أن نبين هذه الأسس الثلاثة بشيء من التفصيل، وذلك على النحو الآتي:

أولاً - قاعدة الغنم بالغرم: تقوم هذه القاعدة على فكرة المخاطر المقابلة للربح، وتعني بأن يلتزم صاحب النشاط او العمل بتعويض المضرور، حتى وان لم يكن الاول مخطئاً، فطالما أنه يغتنم من نشاطه فانه يتحمل تبعه ما ينجم عن هذا النشاط من ضرر، وان كان قد اتخذ كافة الاحتياطات اللازمة^(٥٦). وبناء على ذلك؛ من يغنم - مثلاً - من تشغيل مصنع خاص به، فعليه أن يتحمل أثاره الضارة بالغير، دون أن يتحمل المضرور عبء إثبات الخطأ من صاحب المصنع^(٥٧)، فيكفي ان يثبت المضرور الضرر الذي لحق به، والعلاقة السببية بين هذا الضرر ونشاط المسؤول، من دون الحاجة إلى البحث عن ركن الخطأ.

وقاعدة الغرم بالغنم تجد مصدرها في الفقه الإسلامي، وينظر فقهاءها أن التكاليف والخسائر التي تنتج عن الآلة او الشيء تكون على من ينفع منه شرعاً وذلك لكي لا تتركز الأرباح في جانب ولا تتراكم الخسائر في جانب^(٥٨).

الا أن تأسيس المسؤولية الموضوعية على هذه القاعدة تعرض للنقد؛ إذ تقتض قاعدة الغرم بالغنم أن كل نشاط يرجع على صاحبه بالغنم، وذلك ما يتنافى مع الواقع، وبالتالي فلا يمكن لهذه القاعدة أن تستوعب حالات المسؤولية عن الأنشطة التي لا تعود من ممارستها بربح لأصحابها، فضلاً عن ان كلمة (الغنم) ليست بالضرورة ان تكون مرادفة لكلمة (المال)، فالربح قد يكون مادياً ويمكن أيضاً أن يكون معنوياً^(٥٩).



ثانياً - قاعدة الخطر المستحدث: تركز قاعدة الخطر المستحدث على مبدأ مضمونه أن كل من استحدث خطراً متزايداً عند استعماله الأشياء أو الآلات، وجب عليه حينها أن يتحمل الآثار الناتجة عن هذا الخطر...^(٦٠). وتحتل هذه القاعدة مركز الصدارة في نطاق الأنشطة التكنولوجية الحديثة؛ فالمسؤولية توجه إلى من يستغل هذه الأنشطة، على اعتبار أنه قد استحدث خطراً متزايداً عند استعماله أشياء أو آلات تتصف بالخطورة، وبالتالي يتعين عليه تعويض الأضرار الناجمة عن هذا الاستعمال دون الحاجة إلى إثبات أي خطأ من جانبه^(٦١). ويعد نطاق قاعدة الخطر المستحدث أوسع من نطاق قاعدة الغنم بالغرم، فما دام أن سلوك الشخص قد نتج عنه ضرر لغيره؛ فإنه يكون مسؤولاً عن تعويض هذا الضرر، وبصرف النظر عما إذا كان هذا السلوك يتصف بالخطأ من عدمه وفيما إذا تحققت له فائدة من هذا السلوك أم لا، ولكن المهم هو أن هذا الشخص قد استحدث خطراً متزايداً نجم عنه ضرر^(٦٢).

ثالثاً - قواعد العدالة: تعتبر نظرية المسؤولية الموضوعية هي الأقرب إلى قواعد العدالة والاخلاق، والتي ترفض أن يصاب شخص بضرر ويبقى دون أي تعويض، فالتضامن الاجتماعي والعدالة الاجتماعية هما الغاية الرئيسية التي يجب أن تكون نصب عين كل مشرع تعويضاً للمضربين وجبراً لهم عما أصابهم من ضرر^(٦٣)، فإذا وقع ضرر دون خطأ من أحد فمن الذي يتحمل عبء تعويض هذا الضرر؟ فهل يتحمله المضرب في حين أنه خضع لتبعة لم يكن له يد في إيجادها ولم يكن هو المستفيد منها؟ أم يتحمله المتسبب بالضرر الذي أوجد هذه التبعة وهو الذي يستفيد منها^(٦٤)؟

واقع الحال أن الموازنة بين مصلحة المتسبب بالضرر الذي تصرف وبحث عن الفائدة، وبين المضرب الذي لم يفعل شيئاً تقتضي أن نحمل المتسبب بالضرر عبء التعويض، فمن كانت له المنفعة وجب عليه أن يتحمل المخاطر^(٦٥)، حيث تأبى العدالة أن يتحمل المضرب تبعات ما أصابه من ضرر ناجم عن نشاط أوجده الغير لكي يستفاد منه، فليس من العدل في شيء أن يستفاد الإنسان من ملكه بينما لا يتحمل ما ينجم عن ذلك من أضرار^(٦٦).

وبعد عرض الآراء الفقهية المختلفة فيما يتعلق بالأساس الذي تقوم عليه نظرية المسؤولية الموضوعية، فيمكن القول: إنه مهما كان الأساس الذي تقوم عليه نظرية المسؤولية الموضوعية (تحمل التبعة)، فلا جدال في قدرتها على تحقيق غايتها الأساسية، وهي جبر الضرر وتعويض المضرب في ظل انتشار المخاطر المستحدثة التي تحيط بالإنسان في الوقت الحاضر بعد أن عانى كثيراً في ضوء قواعد المسؤولية التقليدية، وما تفرضه عليه من وجوب إثبات ركن الخطأ في طرف المسؤول، وهو ما كان يتعذر عليه اثباته في أغلب الأحيان وذلك لتنوع وتعدد الأنشطة المحيطة به واعتمادها على أنظمة وتقنيات حديثة تنسم بالحدثة والتعقيد.

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

يري البعض تطبيق نظرية المسؤولية الموضوعية عند التعامل مع المركبات ذاتية القيادة على اعتبار أنها أنشطة خطيرة ذات طبيعة استثنائية، لأن هذه المسؤولية تطبق على كافة الأنشطة الخطرة الناتجة عن

التطور العلمي والتكنولوجي^(٦٧). وقد أصر الفقه على تطبيق المسؤولية الموضوعية لتعويض الأضرار التي تحدثها أنظمة وتقنيات الذكاء الاصطناعي الذكية، خصوصاً في الأوضاع التي يفقد الإنسان فيها سلطة التحكم في تصرف تلك الأنظمة الذكية كلياً أو جزئياً، وخاصة المركبات الذاتية القيادة التي تتمتع بنوع من الانفرادية والاستقلالية في اتخاذ قرارات تكون مفاجئة وغير متوقعة، ومن شأنها الأضرار بالغير^(٦٨).

وذهب جانب من الفقه إلى التأكيد على ذلك بشكل أكبر قائلين: إن المسؤولية الموضوعية هي المسؤولية الأكثر ملائمة لكي تحكم أخلاقيات وتصرفات الذكاء الاصطناعي وبنظمه الذكية المختلفة، ومساءلة الأشخاص الطبيعية والمعنوية التي تستخدم تلك الأدوات المسببة للضرر، وبصرف النظر عما إذا كان سلوك الذكاء الاصطناعي متوقعاً أم غير متوقع^(٦٩).

وبناءً على ما سبق فإننا نعتقد أن أحكام هذه المسؤولية تكون هي الأكثر ملائمة للتطبيق على الأضرار التي تنجم عن المركبات ذاتية القيادة، وذلك للأسباب الآتية:

أولاً: إذا كان من الصعب أن تخضع الحوادث التي تترتب عن المركبات ذاتية القيادة لقواعد المسؤولية المدنية التقليدية سواء كانت عقدية أو تقصيرية أو المسؤولية عن الأشياء أو المسؤولية عن أضرار المنتجات المعيبة، ونظراً لما تتمتع به هذه المسؤولية من خصوصية وذلك بقيامها على ركن الضرر فلا تشترط توافر عقد بين الشخص المضرور والشخص المسؤول عن الضرر المترتب عن المركبة ذاتية القيادة لكي تنشأ المسؤولية العقدية، كما أن هذه المسؤولية لا تستلزم من الشخص المضرور إثبات خطأ المسؤول، أو إثبات تعيب المنتج المسبب للضرر، خاصة عندما يتعلق هذا العيب بتقنيات تنسم بالحادثة والتعقيد.

ثانياً: إذا كانت أحكام المسؤولية الموضوعية تتعلق بالأنشطة المستحدثة التي ينتج عنها مخاطر متزايدة في المجتمع، فإن استغلال المركبات ذاتية القيادة من جانب شركات تأجير المركبات واستعمالها من قبل مالكيها من أشخاص طبيعيين يعتبر استحداثاً لنشاط يشتمل على مخاطر متزايدة، وذلك يعني أنه بالإمكان خضوع الحوادث المترتبة عن هذه المركبات لأحكام المسؤولية الموضوعية؛ فقد لاحظنا أن هذه المركبات ليست بمعزل عن التسبب في حوادث مرورية، وهذا ما يجعل منها أداة خطيرة على الممتلكات والأرواح^(٧٠).

ثالثاً: يكفي لاعتبار المركبات ذاتية القيادة مصدراً للخطر أنها في الأوضاع التي تستلزم اتخاذ قرار سريع فلا يمكنها التمييز بين وسائل النقل المختلفة، فعلى سبيل المثال لو أن إحدى هذه المركبات عثرت فجأة على عائق أمامها، وكان الأمر يتطلب أن تتحرف إما يميناً حيث توجد دراجة نارية أو يساراً حيث توجد مركبة أخرى، فقد ترى المركبة ذاتية القيادة طبقاً لحساباتها وما تستشعره في البيئة المحيطة بها أن القرار الأنسب لتجنب الاصطدام بالعائق هو الانحراف باتجاه الدراجة النارية، الأمر الذي يتسبب بتفاقم الضرر الناتج عن الحادث باعتبار أن الخطورة التي تواجه راكب الدراجة تفوق كثيراً عن الخطورة التي يتعرض لها سائق المركبة المجاورة^(٧١).

رابعاً: إن الظروف المناخية السيئة تعد من عوامل الخطورة التي تشكل تحدياً كبيراً أمام استخدام المركبات ذاتية القيادة. وذلك لتأثيرها على أجهزة الاستشعار المرفقة بالمركبة، واللازمة لعمل تقنية الذكاء



الاصطناعي، فهذه الأجهزة تقل كفاءتها في مثل هذه الظروف^(٧٢)، وهو ما يعني زيادة فرص حصول الحوادث الناتجة عن هذه المركبات، الأمر يشير بوضوح إلى سمة المخاطر المتزايدة المتعلقة بتشغيل وعمل هذه المركبات على الطرق العامة.

خامساً: أقر البرلمان الأوروبي بإمكانية الأخذ بنظرية المسؤولية الموضوعية في إطار الأضرار الناتجة عن أنظمة الذكاء الاصطناعي؛ ففي ٢٠ أكتوبر سنة ٢٠٢٠ أصدر البرلمان الأوروبي القرار رقم (٢٠٢٠ / ٢٠١٤ INL) بخصوص التوصيات التي وجهت إلى اللجنة المعنية بنظام المسؤولية المدنية للذكاء الاصطناعي إذ جاء فيه: "أن النظام القانوني لأي دولة عضو يمكن تعديله؛ بحيث يتضمن قواعد للمسؤولية يخضع لها بعض الأطراف أو تكون أكثر صرامة بالنسبة لأنشطة معينة؛ بحيث يمكن تحميل أحد الأطراف المسؤولية على الرغم من عدم وجود خطأ في جانبه، فالعديد من قوانين المسؤولية التقصيرية الوطنية تخضع المدعى عليه لقواعد المسؤولية الموضوعية عندما يتسبب نشاطه في خطر للجمهور، كما هو الوضع في قيادة المركبة أو الانخراط في أنشطة خطيرة^(٧٣)."

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

أولاً: النتائج

١. عدم ملائمة، نظرية، النائب، الإنساني والقائمة على الخطأ واجب الإثبات كأساس للتعويض عن اضرار المركبات ذاتية القيادة، إذ أن مسؤولية النائب غير مفترضة وهذا ما يؤدي إلى اهدار حقوق المضرورين حيث يصعب عليهم اثبات أركان المسؤولية مجتمعة.
٢. لا تصلح فكرة الشخصية القانونية للمركبة كأساس لمسائلتها مدنياً عن اضرارها.
٣. نظراً لصعوبة تطبيق نظرية، النائب، الإنساني وصعوبة اعتماد الشخصية القانونية للمركبات كأساس لمسائلتها مدنياً عن الاضرار الناجمة عنها؛ فإننا نرى مع بعض الفقهاء أن نظرية المسؤولية الموضوعية (تحمل التبعة)، والتي تقوم على ركن الضرر فقط، هي الأنسب للتطبيق على الاضرار التي تنجم عن هذه المركبات، وذلك لأن أحكام المسؤولية الموضوعية ترتبط بالأنشطة المستحدثة التي ينتج عنها مخاطر متزايدة في المجتمع، فإن استعمال المركبات ذاتية القيادة من قبل مالكيها أو استغلالها من قبل شركات تأجير المركبات، يعتبر استحداثاً لنشاط ينطوي على مخاطر متزايدة، وهذا يعني إمكان خضوع الاضرار المترتبة عن هذه المركبات لأحكام المسؤولية، الموضوعية، فيكلف المتضرر فقط بإثبات الضرر الذي لحقه ودون الحاجة الى اثبات أي خطأ.

ثانياً: التوصيات

١. نوصي المشرع العراقي بسن تشريع خاص يعالج نظام المسؤولية عن أضرار تطبيقات الذكاء الاصطناعي، ومنها المركبات ذاتية القيادة بهدف عدم ضياع حقوق المضرورين.
٢. نوصي المشرع العراقي بتعديل قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩؛ بحيث يتم إدراج المركبات المجهزة بنظام قيادة ذاتي ضمن المركبات المصرح لها بالحصول على ترخيص في السير على الطرق، ويجب أن

تتضمن شروط الترخيص بتسيير المركبات الحديثة على الطرق وجود صندوق أسود داخلها بهدف تسهيل معرفة سبب الضرر الذي يلحق بالغير بسبب حوادثها ومعرفة إذا ما كان مالكها هو المسؤول عن هذا الضرر أم المبرمج أم الشركة المصنعة.

٣. ينبغي تطوير دورات/مناهج تدريبية جديدة للمشغلين لتعليم كيفية استخدام المركبات ذاتية القيادة بأمان لتجنب وقوع حوادث، وينبغي أيضاً توحيد هذه الدورات التدريبية.

٤. نصي كليات القانون بالجامعات العراقية والعربية بعقد المؤتمرات والندوات التي تناقش أثر تقنية الذكاء الاصطناعي وتطبيقاتها المادية -ومنها المركبات ذاتية القيادة- على المجال القانوني، للوصول إلى حلول قانونية، تواجه ما قد يطرأ من مشكلات قانونية ناجمة عن توغل هذه التقنية الحديثة في حياتنا اليومية.

الهوامش

(^١) The European Parliament, Civil Law Rules on Robotics, P8_TA (2017)0051, 16 February 2017, available on: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017IP0051>

(^٢) 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 بفس، المغرب، ٢٠٢١/٢٠٢٢، ص ١١٣.

(^٣) ألاء أحمد شاهين، مدى مخاطبة الإنسان الآلي (الروبوت) بأحكام المسؤولية المدنية "دراسة تحليلية تأصيلية"، بحث منشور في مجلة جامعة دمشق للعلوم القانونية/ المجلد ٢/ العدد ٤/ ٢٠٢٢، ص ٣٢٣.

(^٤) 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 ٣٦.

(^٥) الكرار حبيب جهلول وحسام عبيس عودة، المسؤولية المدنية عن الأضرار التي يسببها الروبوت، بحث منشور في مجلة المسار التربوي والعلوم الاجتماعية، المجلد ٦/ مايو ٢٠١٩، ص ٧٥٣.

(^٦) نيلة علي خميس محمد خورر المهيري، مصدر سابق، ص ٣٥-٣٦.

(^٧) د. مصطفى محمد محمود عبد الكريم، مسؤولية حارس الآلات المسيرة بالذكاء الاصطناعي وما يجب أن يكون عليه التشريع المصري، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والإقتصادية (المنصورة)/ المجلد ١١/ العدد ١/ أغسطس ٢٠٢١، ص ٢٩٤.

(^٨) د. أسماء حسن عامر، إشكاليات قيام المسؤولية المدنية عن أضرار الروبوتات الذكي، بحث منشور في المجلة القانونية/ المجلد ١٣/ العدد ٧/ أغسطس ٢٠٢٢، ص ١٨٦٨.

(^٩) الكرار حبيب جهلول وحسام عبيس عودة، مصدر سابق، ص ٧٥٣.

(^{١٠}) د. همام القوصي إشكالية الشخص المسؤول عن تشغيل الروبوت، تأثير نظرية "النائب الإنساني على جدوى القانون في المستقبل (دراسة تحليلية استشرافية في قواعد القانون المدني الأوروبي الخاص بالروبوتات)، مقال منشور في مجلة جيل الأبحاث القانونية/ العدد ٢٥، ص ٧٧، متاح على الموقع الآتي: <https://jilrc.com/archives/9221>

(^{١١}) سلام عبد الله كريم، التنظيم القانوني للذكاء الاصطناعي (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون/ جامعة كربلاء، ٢٠٢٢، ص ١٨٧.

(^{١٢}) د. مصطفى محمد محمود عبد الكريم، مصدر سابق، ص ٢٩٤-٢٩٥.

(^{١٣}) د. مصطفى محمد محمود عبد الكريم، مصدر سابق، ص ٢٩٥.



- (^{١٤}) د. حسن محمد عمر الحمراوي، أساس المسؤولية المدنية عن الروبوتات بين القواعد التقليدية والاتجاه الحديث، بحث منشور في مجلة كلية الشريعة والقانون، العدد ٢٣ / الجزء ٤ / ٢٠٢١، ص ٣٠٨٨.
- (^{١٥}) سلام عبد الله كريم، مصدر سابق، ١٨٨.
- (^{١٦}) أيوب البلغيتي، المسؤولية القانونية لروبوتات الذكاء الاصطناعي، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية/جامعة سيدي محمد بن عبد الله بفاس/المغرب/ ٢٠٢١-٢٠٢٢، ص ٣١.
- (^{١٧}) د. أسماء حسن عامر، مصدر سابق، ص ١٨٦٨.
- (^{١٨}) د. هشام كلو وسعيدة بوشارب، المركز القانوني للروبوت على ضوء قواعد المسؤولية المدنية، بحث منشور في مجلة الاجتهاد القضائي/ المجلد ١٤ / العدد التسلسلي ٢٩ / مارس ٢٠٢٢، ص ٥٠٤.
- (^{١٩}) د. مصطفى محمد محمود عبد الكريم، مصدر سابق، ص ٢٩٧.
- (^{٢٠}) أيوب البلغيتي، مصدر سابق، ص ٣٢.
- (^{٢١}) د. حسن محمد عمر الحمراوي، ص ٣٠٨٩.
- (^{٢٢}) د. محمد عرفان الخطيب، المسؤولية المدنية والذكاء الاصطناعي... إمكانية المساءلة؟ دراسة تحليلية معمقة لقواعد المسؤولية المدنية في القانون المدني الفرنسي، بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية/ السنة ٨ / العدد ١ / العدد التسلسلي ٢٩ / مارس ٢٠٢٠، ص ١١٩-١٢٠.
- (^{٢٣}) نصت المادة (١٦٤) على انه: "يكون الشخص مسؤولاً عن أفعاله غير المشروعة متى صدرت منه وهو مميز. ٢- ومع ذلك إذا وقع الضرر من شخص غير مميز ولم يكن هناك من هو مسئول عنه، أو تعذر الحصول على تعويض من المسؤول، جاز للقاضي أن يلزم من وقع منه الضرر بتعويض عادل، مراعيًا في ذلك مركز الخصوم".
- (^{٢٤}) سلام عبد الله كريم، مصدر سابق، ص ١٩٦.
- (^{٢٥}) رانيا إكرام علوطي، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية/جامعة محمد النشير الإبراهيمي-برج بوعريج-، ٢٠٢١-٢٠٢٢، ص ٦٦.
- (^{٢٦}) أحمد التهامي عبد النبي، مصدر سابق، ص ٧٩٠.
- (^{٢٧}) أصدر البرلمان الأوروبي في ١٦ فبراير سنة ٢٠١٧م القرار رقم (٢٠١٥/٢١٠٣/INL)، والذي تضمن بعض التوصيات إلى لجنة قواعد القانون المدني بشأن الروبوتات، وقد اعتمد البرلمان الأوروبي في هذا القرار فكرة منح الروبوتات الشخصية القانونية الإلكترونية؛ إذ أوصى اللجنة المذكورة عند قيامها بتحليل لأثر التشريعات المستقبلية بضرورة فحص وتقييم النتائج، وكافة الحلول القانونية الممكنة، مثل: إنشاء شخصية قانونية محددة للروبوتات، بحيث يمكن اعتبار الروبوتات المستقلة الأكثر تقدماً على الأقل أشخاصاً إلكترونياً مسؤولاً، وملزمة بإصلاح أي ضرر يلحق بالغير.

Principes généraux concernant le développement de la robotique et de l'intelligence artificielle à usage civil: 59. Demande à la Commission, lorsqu'elle procédera à l'analyse l'an d'impact de son futur instrument législatif, d'examiner, d'évaluer et de prendre en compte les conséquences de toutes les solutions juridiques envisageables, telles que:

f) la création, à terme, d'une personnalité juridique spécifique aux robots, pour qu'au moins les robots autonomes les plus sophistiqués puissent être considérés comme des personnes électroniques responsables, tenues de réparer tout dommage causé à un tiers; il serait envisageable de conférer la personnalité électronique à tout robot qui prend des décisions autonomes ou qui interagit de manière indépendante avec des tiers".

Rapport Contenant Des Recommandations À La Commission Concernant des Règles De Droit Civil Sur La Robotique 27.1.2017 - (2015/2103(INL)), available on:

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0005_FR.html

(^{٢٨}) د. عبد الرزاق وهبه سيد احمد محمد، المسؤولية المدنية عن أضرار الذكاء الاصطناعي "دراسة تحليلية"، بحث منشور في مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة/ العدد ٤٣ /أكتوبر ٢٠٢٠، ص ١٩؛ إيمان بوناصر، المستجدات القانونية للروبوت، بحث منشور في المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية/ المجلد ٧/ العدد ١/ ٢٠٢٣، ص ١٦٨٧-١٦٨٨؛

Nour El Kaakour, L'intelligence artificielle et la responsabilité civile délictuelle, D.E.A., Faculté de Droit et des Sciences Politiques et Administratives, Université Libanaise, 2017, p.81.

(^{٢٩}) د. صدام فيصل كوكز المحمدي وسرور علي حسين الشجيري، نحو إتجاه حديث في الإقرار بالشخصية القانونية لتطبيقات الذكاء الاصطناعي (دراسة قانونية مقارنة)، بحث منشور في المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية/ المجلد ١٨/ العدد ١/ ٢٠٢٣، ص ٦٤.

(^{٣٠}) د. نساخ فطيمة، الشخصية القانونية للكائن الجديد " الشخص الافتراضي والروبوت"، بحث منشور في مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية/ المجلد ٥/ العدد ١/ ٢٠٢٠، ص ٢٢٠.

(^{٣١}) Agnieszka Krainńska, Legal personality and artificial intelligence, 2 July 2018, available on: <https://newtech.law/en/legal-personality-and-artificial-intelligence/>

(^{٣٢}) يعرف الشخص المعنوي على أنه مجموعة الأشخاص أو الأموال التي تهدف إلى تحقيق غرض معين يعترف له بالشخصية القانونية بالقدر اللازم لتحقيق ذلك الغرض، ويسمى البعض بالأشخاص الاعتبارية لأنه ليس لها كيان مادي ملموس، وإنما تقوم في الذهن وتتصور وجودها معنويًا فقط وقد اعترف المشرع للشخص المعنوي بالشخصية القانونية لضرورات عملية، وذلك بسبب التغيرات التي حدثت في العالم والتطورات الحاصلة فيه بعد عصر الصناعة وازدهار التجارة وظهور نظام الشركات والمؤسسات ونظام الدولة والوزارات فأصبحت تلك الشخصية المعنوية تصلح لاكتساب الحقوق وتحمل الواجبات. وهذه الشخصيات تتكون من تجمع أشخاص لغرض تحقيق هدف معين انشأت من أجله تلك الشخصية المعنوية ويحدد القانون طبيعة تلك الشخصيات القانونية وطرق تأسيسها ووفق النظام الداخلي لها ويكون لتلك الشخصية المعنوية ممثل يقوم بمباشرة أوجه النشاط المختلفة الخاصة بها، حيث نصت المادة ٤٧ من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١، على أن تعد الجهات الآتية متمتعة بالشخصية المعنوية. وهي كل من: أ- الدولة ب- الإدارات والمنشآت العامة التي يمنحها القانون شخصية معنوية مستقلة عن شخصية الدولة بالشروط التي يحددها ج- الولاية والبلديات والقرى التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها. الأوقاف.... بعد ضرورياً لنشوء الشخص المعنوي أن تعترف له الدولة بشخصيته... ينظر في ذلك: د. صدام فيصل كوكز المحمدي وسرور علي حسين الشجيري، مصدر سابق، ص ٦٠-٦١.

(^{٣٣}) د. أسماء حسن عامر، مصدر سابق، ص ١٨٥٤.

(^{٣٤}) كما حدث من إقرار ذمة مالية الحيوانات أليفة ورثت الملايين من أصحابها مثل شمانزي مايكل جاكسون كان أحد الحيوانات التي ورثت ثروة تقدر بمليوني دولار. ينظر في ذلك: د. حسن محمد عمر الحمراوي، مصدر سابق، ص ٣٠٩١؛ د. أحمد التهامي عبد النبي، التأصيل القانوني للمسؤولية المدنية للآلات الذكية، بحث منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية/ العدد ٣٩/ أكتوبر ٢٠٢٢، ص ٧٩١.

(^{٣٥}) د. حسن محمد عمر الحمراوي، مصدر سابق، ص ٣٠٩١.

(^{٣٦}) د. أحمد التهامي عبد النبي، مصدر سابق، ص ٧٩١-٧٩٢.

(^{٣٧}) د. أسماء حسن عامر، مصدر سابق، ص ١٨٥٩.

(^{٣٨}) د. محمود حسن السحلي، أساس المساءلة المدنية للذكاء الاصطناعي (قوالب قانونية أم رؤية جديدة)، بحث منشور في مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية/ المجلد ٢٠٢٢/ العدد ١/ يوليو ٢٠٢٢، ص ١٤٠.

(^{٣٩}) سلام عبد الله كريم، مصدر سابق، ص ٢٠٥.



- (٤٠) د. حسن محمد عمر الحمراوي، مصدر سابق، ص ٣٠٩٣.
- (٤١) سلام عبد الله كريم، مصدر سابق، ص ٢٠٥.
- (٤٢) د. أسماء حسن عامر، مصدر سابق، ص ١٨٥٧.
- (٤٣) 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، ص ١٥٦٠.
- (٤٤) سلام عبد الله كريم، مصدر سابق، ص ٢٠٦.
- (٤٥) "7. Souligne que l'ensemble des activités, dispositifs ou processus physiques ou virtuels gérés par des systèmes d'IA peuvent techniquement être la cause directe ou indirecte d'un préjudice ou d'un dommage, mais qu'ils ont presque toujours comme point de départ une personne qui développe, déploie ou perturbe un système ; relève, à cet égard, qu'il n'est pas nécessaire de conférer la personnalité juridique aux systèmes d'IA; ...".
- Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2020 contenant des recommandations à la Commission sur un régime de responsabilité civile pour l'intelligence artificielle (2020/2014 INL), disponible sur le site officiel du Parlement Européen, suivant: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2020-0276_FR.html
- (٤٦) محمد أبراهيم عبد الفتاح يسن، المسؤولية الموضوعية عن المخاطر المستحدثة (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة بنها للعلوم الإنسانية، العدد ١ / الجزء ٢ / ٢٠٢٢، ص ٥٣-٥٤.
- (٤٧) محمد أبراهيم عبد الفتاح يسن، مصدر سابق، ص ٥٤.
- (٤٨) محمد فؤاد عبد الباسط، تراجع فكرة الخطأ لمسؤولية المرفق الطبي، منشأة المعارف، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٧٦.
- (٤٩) أحمد محمود سعد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٢٩٩ وما بعدها.
- (٥٠) 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 ٨٥٦.
- (٥١) د. عبد المجيد الحكيم وعبد الباقي البكري ومحمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، الجزء الأول-مصادر الالتزام-، ١٩٨٠، ص ٢١٢.
- (٥٢) أحمد محمود سعد، مصدر سابق، ص ٢٨٠.
- (٥٣) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي و د. طارق جمعة السيد راشد، مصدر سابق، ص ٨٥٦.
- (٥٤) د. قيس موسى حسني الشمري، المسؤولية المدنية عن أضرار الذكاء الاصطناعي، بحث منشور في مجلة روح القوانين / العدد ١٠٤ / الجزء الأول، أكتوبر ٢٠٢٣، ص ٦٩١.
- (٥٥) دنية ثابت، التوجه الموضوعي للمشرع الجزائري في المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية / جامعة محمد بوضياف-المسيلة / الجزائر، ٢٠٢١-٢٠٢٢، ص ٦٠.
- (٥٦) جبارة نورة، نظرية المخاطر وتأثيرها على المسؤولية المدنية، مستقبل المسؤولية المدنية، مختارات من أشغال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية / جامعة امحمد بوقرة بومرداس / ٢٨ يناير ٢٠٢٠، ص ١٦.
- (٥٧) أحمد محمود سعد، مصدر سابق، ص ٣٠٩ وما بعدها.
- (٥٨) محمد أبراهيم عبد الفتاح يسن، مصدر سابق، ص ٧٣.
- (٥٩) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي و د. طارق جمعة السيد راشد، مصدر سابق، ص ٨٥٩.

(٦٠) علي محمد خلف الفتلاوي، مسؤولية المنتج البيئية في ضوء أحكام نظرية تحمل التبعية "دراسة مقارنة في القانون المدني العراقي والمصري والفرنسي والإنجليزي"، بحث منشور في مجلة الكلية الإسلامية الجامعة/ المجلد ١/ عدد ٣٦ / ٢٠١٥، ص ٤٠١.

(٦١) سعيد سعد عبد السلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ١٢٦.

(٦٢) علي محمد خلف الفتلاوي، مصدر سابق، ص ٤٠١.

(٦٣) محمد أبراهيم عبد الفتاح يس، مصدر سابق، ص ٦١.

(٦٤) أحمد محمود سعد، مصدر سابق، ص ٣١٠.

(٦٥) سعيد سعد عبد السلام، مصدر سابق، ص ١٢٥.

(٦٦) أحمد محمود سعد، مصدر سابق، ص ٣١٠.

(67) Paul Opitz, Civil Liability and Autonomous Robotic Machines: Approaches in The Eu and Us. Ttlf Working Papers NO. 43 Stanford-Vienna. 2019. p.23, available on: https://law.stanford.edu/wp-content/uploads/2019/02/opitz_wp43.pdf

وينظر كذلك د. أحمد علي حسن عثمان، مصدر سابق، ص ١٦٠٣-١٦٠٤؛ د. زياد طارق جاسم وإخلاص مخلص إبراهيم، الذكاء الاصطناعي-جدلية الافتراض القانوني وصحة التصرفات-، ٢٠٢١، ص ١٧٨، متاح على الموقع الآتي: <https://conferences.tiu.edu.iq/ilic/wp-content/uploads/2022/01/15.pdf>

(٦٨) سلام عبد الله كريم، مصدر سابق، ص ٢٠٨.

(69) Paulius Cerka & Jurgita Grigienė & Gintare Sirbikyt, Liability for damages caused by artificial intelligence, Computer law & security review, n°31, 2015, p.385.

(٧٠) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي و د. طارق جمعة السيد راشد، مصدر سابق، ص ٨٦١.

(٧١) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي و د. طارق جمعة السيد راشد، مصدر سابق، ص ٨٦١.

(٧٢) منى علي محمد اللوغانى، تأثير الأمن السيبراني على المركبات ذاتية القيادة (دراسة استشرافية)، بحث منشور في مجلة العلوم المتقدمة للصحة النفسية والتربية الخاصة، المجلد ٢٠٢٣ / العدد ٥ / أكتوبر ٢٠٢٣، ص ٢٧.

(73) "C. considérant que le système juridique d'un État membre peut moduler ses règles de responsabilité auxquelles sont soumis certains acteurs ou les rendre plus strictes pour certaines activités; que la responsabilité objective implique qu'une partie peut être tenue pour responsable malgré l'absence de faute; que, dans de nombreux droits nationaux de la responsabilité civile, le défendeur est tenu pour objectivement responsable lorsqu'un risque qu'il a provoqué pour le public, par exemple en conduisant une voiture ou en menant des activités dangereuses,". Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2020, op. Cit.

المصادر

أولاً: الكتب القانونية

(١) أحمد محمود سعد، استقرار لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٩٤.

(٢) سعيد سعد عبد السلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩.

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

(٤) محمد فؤاد عبد الباسط، تراجع فكرة الخطأ لمسؤولية المرفق الطبي، منشأة المعارف، القاهرة، ٢٠٠٣.



ثانياً: الأطاريح والرسائل الجامعية

أ- الأطاريح

- ١) دنية ثابت، التوجه الموضوعي للمشرع الجزائري في المسؤولية المدنية، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية/ جامعة محمد بوضياف-المسيلة/ الجزائر، ٢٠٢١-٢٠٢٢.
- ٢) سلام عبد الله كريم، التنظيم القانوني للذكاء الاصطناعي (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون/ جامعة كربلاء، ٢٠٢٢.

ب- الرسائل

- ١) أيوب البلغيتي، المسؤولية القانونية لروبوتات الذكاء الاصطناعي، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية/جامعة سيدي محمد بن عبد الله بفاس/ المغرب/ ٢٠٢١-٢٠٢٢.
- 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) 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.
- ٤) نيلة علي خميس محمد خرور 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) د. أحمد التهامي عبد النبي، التأصيل القانوني للمسؤولية المدنية للآلات الذكية، بحث منشور في مجلة البحوث الفقهية والقانونية /العدد ٣٩/ أكتوبر ٢٠٢٢.
- ٢) 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.
- ٣) د. أسماء حسن عامر، إشكاليات قيام المسؤولية المدنية عن أضرار الروبوتات الذكي، بحث منشور في المجلة القانونية/ المجلد ١٣/ العدد ٧/ أغسطس ٢٠٢٢.
- ٤) ألاء أحمد شاهين، مدى مخاطبة الإنسان الآلي (الروبوت) بأحكام المسؤولية المدنية "دراسة تحليلية تأصيلية"، بحث منشور في مجلة جامعة دمشق للعلوم القانونية/ المجلد ٢/ العدد ٤/ ٢٠٢٢.
- ٥) الكرار حبيب جهلول وحسام عبيس عودة، المسؤولية المدنية عن الأضرار التي يسببها الروبوت، بحث منشور في مجلة المسار التربوي والعلوم الاجتماعية، المجلد ٦ / مايو ٢٠١٩.
- ٦) إيمان بوناصر، المستجدات القانونية للروبوت، بحث منشور في المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية/ المجلد ٧/ العدد ١/ ٢٠٢٣.

- (٧) 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.
- (٨) جبارة نورة، نظرية المخاطر وتأثيرها على المسؤولية المدنية، مستقبل المسؤولية المدنية، مختارات من أشغال الملتقى الوطني حول مستقبل المسؤولية المدنية، كلية الحقوق والعلوم السياسية/ جامعة امحمد بوقرة بومرداس/ ٢٨ يناير ٢٠٢٠.
- (٩) د. حسن محمد عمر الحمراوي، أساس المسؤولية المدنية عن الروبوتات بين القواعد التقليدية والاتجاه الحديث، بحث منشور في مجلة كلية الشريعة والقانون، العدد ٢٣/ الجزء ٤/ ٢٠٢١.
- (١٠) د. زياد طارق جاسم وإخلاص مخلص إبراهيم، الذكاء الاصطناعي -جدلية الافتراض القانوني وصحة التصرفات-، ٢٠٢١، ص ١٧٨، متاح على الموقع الآتي:
<https://conferences.tiu.edu.iq/ilic/wp-content/uploads/2022/01/15.pdf>
- (١١) د. صدام فيصل كوكز المحمدي وسرور علي حسين الشجيري، نحو إتجاه حديث في الإعراف بالشخصية القانونية لتطبيقات الذكاء الاصطناعي (دراسة قانونية مقارنة)، بحث منشور في المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية/ المجلد ١٨/ العدد ١/ ٢٠٢٣.
- (١٢) د. عبد الرازق وهبه سيد احمد محمد، المسؤولية المدنية عن أضرار الذكاء الاصطناعي "دراسة تحليلية"، بحث منشور في مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة/ العدد ٤٣/ أكتوبر ٢٠٢٠.
- (١٣) علي محمد خلف الفتلاوي، مسؤولية المنتج البيئية في ضوء أحكام نظرية تحمل التبعة "دراسة مقارنة في القانون المدني العراقي والمصري والفرنسي والإنجليزي"، بحث منشور في مجلة الكلية الإسلامية الجامعة/ المجلد ١/ عدد ٣٦/ ٢٠١٥.
- (١٤) د. قيس موسى حسني الشمري، المسؤولية المدنية عن أضرار الذكاء الاصطناعي، بحث منشور في مجلة روح القوانين/ العدد ١٠٤/ الجزء الأول، أكتوبر ٢٠٢٣.
- (١٥) محمد أبراهيم عبد الفتاح يس، المسؤولية الموضوعية عن المخاطر المستحدثة (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة بنها للعلوم الإنسانية، العدد ١/ الجزء ٢/ ٢٠٢٢.
- (١٦) د. محمد عرفان الخطيب، المسؤولية المدنية والذكاء الاصطناعي... إمكانية المساءلة؟ دراسة تحليلية معمقة لقواعد المسؤولية المدنية في القانون المدني الفرنسي، بحث منشور في مجلة كلية القانون الكويتية العالمية/ السنة ٨/ العدد ١/ العدد التسلسلي ٢٩/ مارس ٢٠٢٠.
- (١٧) د. محمود حسن السحلي، أساس المساءلة المدنية للذكاء الاصطناعي (قوالب قانونية أم رؤية جديدة)، بحث منشور في مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية/ المجلد ٢٠٢٢/ العدد ١/ يوليو ٢٠٢٢.
- (١٨) د. مصطفى محمد محمود عبد الكريم، مسؤولية حارس الآلات المسيرة بالذكاء الاصطناعي وما يجب أن يكون عليه التشريع المصري، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والإقتصادية (المنصورة)/ المجلد ١١/ العدد ١/ أغسطس ٢٠٢١.



- ١٩) منى علي محمد اللوغاني، تأثير الأمن السيبراني على المركبات ذاتية القيادة (دراسة استشرافية)، بحث منشور في مجلة العلوم المتقدمة للصحة النفسية والتربية الخاصة، المجلد ٢٠٢٣ / العدد ٥ / أكتوبر ٢٠٢٣.
- ٢٠) د. نساخ فطيمة، الشخصية القانونية للكائن الجديد " الشخص الافتراضي والروبوت"، بحث منشور في مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية/ المجلد ٥ / العدد ١ / ٢٠٢٠.
- ٢١) د. هشام كلو وسعيدة بوشارب، المركز القانوني للروبوت على ضوء قواعد المسؤولية المدنية، بحث منشور في مجلة الاجتهاد القضائي/ المجلد ١٤ / العدد التسلسلي ٢٩ / مارس ٢٠٢٢.
- ٢٢) د. همام القوصي إشكالية الشخص المسؤول عن تشغيل الروبوت، تأثير نظرية "النائب الإنساني على جدوى القانون في المستقبل (دراسة تحليلية استشرافية في قواعد القانون المدني الأوروبي الخاص بالروبوتات)، مقال نشر في مجلة جيل الأبحاث القانونية/ العدد ٢٥، متاح على الموقع الآتي:
<https://jilrc.com/archives/9221>

رابعاً: القوانين العربية

- ١) القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.
- ٢) القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

Five: The Foreign sources

A- Legal researches and Electronic articles

- 1) Agnieszka Krainśka, Legal personality and artificial intelligence, 2 July 2018, available on: <https://newtech.law/en/legal-personality-and-artificial-intelligence/>
- 2) Nour El Kaakour, L'intelligence artificielle et la responsabilité civile délictuelle, D.E.A., Faculté de Droit et des Sciences Politiques et Administratives, Université Libanaise, 2017.
Paul Opitz, Civil Liability and Autonomous Robotic Machines: Approaches in the Eu and Us. Tlf Working Papers NO. 43 Stanford-Vienna. 2019, available on:
https://law.stanford.edu/wp-content/uploads/2019/02/opitz_wp43.pdf
- 3) Paulius Cerka & Jurgita Grigienė & Gintare Sirbikyt, Liability for damages caused by artificial intelligence, Computer law & security review, n°31, 2015.

B- laws

- 1) The European Parliament, Civil Law Rules on Robotics, P8_TA (2017)0051, 16 February 2017.
- 2) Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2020 contenant des recommandations à la Commission sur un régime de responsabilité civile pour l'intelligence artificielle (2020/2014 INL).
- 3) Rapport Contenant Des Recommandations À La Commission Concernant des Règles De Droit Civil Sur La Robotique 27.1.2017 - (2015/2103(INL)).