

الشخصية القانونية للمركبات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، و أساس المسؤولية المدنية الناتجة من أضرارها

The legal personality of vehicles powered by artificial intelligence, and the civil liability resulting from their damages

م.د. محمد جمال زعين

الجهة التي يعمل بها: تدريسي في جامعة الأنبار – كلية القانون

القانون الخاص – القانون المدني

mo-ja^2@uoanbar.edu.iq

٠٧٨٠١٤٣٤٩٣٠

المستخلص:

يمثل القرن الواحد والعشرين ثورة علمية هائلة على صعيد الحياة الاجتماعية، حيث مثل التطور العلمي وتحديدًا في تقنيات الذكاء الاصطناعي حداثًا فارقًا على مجالات متعددة في الصناعة، ومن قبيل هذا التطور في التقنية، السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، والتي تشغل طبيعتين، طبيعة مزدوجة تتمثل في سائق المركبة (الشخص الطبيعي) وشخصية أخرى (التقنية)، أما الشخصية الثانية للسيارات فهي المنفردة، (شخصية التقنية) فقط، ولذلك فإن هذه الدراسة ستلقي الضوء على كلتا الشخصيتين، وما إذا كان بالإمكان إضفاء الشخصية القانونية عليهما، فضلًا عن البحث في الأساس القانوني للمسؤولية المترتبة عن الأضرار التي تتولد من تلك المركبات، حيث نتناول أبرز النظريات التي تتعلق بهذا الأساس. الكلمات المفتاحية: الذكاء الاصطناعي، السيارات ذاتية القيادة، الطبيعة المزدوجة، الطبيعة المنفردة، الأساس القانوني.

Abstract:

The twenty-first century represents a tremendous scientific revolution at the level of social life, as scientific development, specifically in artificial intelligence technologies, represents a turning point in many areas of industry, and such a development in technology is cars that operate with artificial intelligence, which operate two natures, a dual nature represented by The driver of the vehicle (the natural person) and another person (the technical person), while the second personality of the car is the individual one, (the technical person) only. Therefore,

this study will shed light on both personalities, and whether it is possible to give them legal personality, in addition to researching the legal basis for the liability resulting from the damages generated by these vehicles, as we discuss the most prominent theories related to this basis.

Keywords: artificial intelligence, self-driving cars, dual nature, single nature, legal basis.

المقدمة

قبل زهاء ٧٠ سنة وخلال مؤتمر جامعة دارتموث في صيف عام ١٩٥٦، أستخدم لأول مرة مصطلح الذكاء الاصطناعي^(١)، وبوتيرة متسارعة أضحى هذا المصطلح جزءاً من حياتنا، فليس الإنسان وحده من يؤدي وظائف تلقائية، بل صار للآلات المجهزة بالذكاء الاصطناعي القدرة أن تأتي بنفس تلك الوظائف، ومن قبيل ذلك سيطرة السيارات، فقد إصطف الروبوت، أو تطبيقات الذكاء الاصطناعي مع الإنسان في سيطرة السيارات، ففكرة وجود سيارة يمكن الحديث معها، وتوجيهها إلى مقاصد معينة ما كانت تتصور إلا في أفلام الخيال، غير أن الشركات المطورة والمستخدم للذكاء الاصطناعي أصدرت نسخاً من السيارات ذاتية القيادة (Auto Pilot)، وتعمل بالذكاء الاصطناعي، فصار الخيال حقيقة، حيث أصدرت شركة تسلا أول نسخة لها من هذه السيارات عام ٢٠٢٠ في السوق الصينية، وتعمل بنظام الطيار الآلي (أوتوبيلوت)، وهو نظام مساعد للسائق أكثر منه نظام قيادة ذاتية، فهو يغطي الطرق السريعة فقط، وقد مثل ثورة في مجال السيارات ذاتية القيادة، هذا النموذج الملهم للتطور التقني حفز كبريات الشركات المنتجة للسيارات، أن تيمم وجهها شطر هذه التقنية، وانظمة مختلفة للذكاء الاصطناعي أبرزها نظام (درايف بايلوت) المطور من شركة مرسيدس عام ٢٠٢٣^(٢). وتلك الأنظمة المشغلة للذكاء الاصطناعي دخلت في تصنيف ما يسمى بالمستويات (levels)، فمن مستوى (١) ولغاية مستوى (٤) تعد السيارة هجينة القيادة، أي أن هناك إستقلالية جزئية للتقنية في القيادة، فيما يتم الجزء المتبقي من القيادة الإنسان، إلا أن ما بعد المستوى الرابع، (٥، ٦، .. الخ)، صارت للقيادة بنظام الذكاء الاصطناعي الإستقلالية الكاملة في القيادة والتحكم بالسيارة، وقد

^١ - Michael Haenlein' and Andreas Kaplan, A Brief History of Artificial Intelligence: On the Past, Present, and Future of Artificial Intelligence, journals.sagepub.com/home/excmr, SAGE, Cartomia Managerment Rece ١٠-١٠ The Regetits of the University of Califoma ٢٠١٠ sagepub.comjournals per, p٤.

^٢ - محمد ربيع فتح الباب، عقود الذكاء الصناعي نشأتها، ومفهومها، وتسوية منازعاتها من خلال التحكيم، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنوفية، العدد ١٠، ٢٠٢٠، ص ٥٩٨.

وصل المستوى السابع مع سيارات (BYD)، وهو اوي المزمع اطلاقها عام ٢٠٢٦^(١). من ثم فنحن نتحدث عن نوعين من السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، الأولى يكون النظام المشغل جزئي باستقلالية محدودة، والثاني يكون النظام المشغل كلي باستقلالية تامة. أن جميع هذا التطور المبهر للسيارات ذاتية القيادة، لم يحل دون وقوع حوادث عديدة، كانت مجرد مخاوف ما لبثت أن صارت واقعا، فقد سجلت الولايات المتحدة لوحدها أكثر من ٧٠٠ حادث في العام ما بين ٢٠٢٠ - ٢٠٢٣، بسبب الاعتماد في القيادة على نظام الذكاء الاصطناعي^(٢).

هذه الحوادث أشغلت الأوساط القانونية، التشريعية منها، والفقهية، والقضائية، ولعل الأفكار التي كانت تدار في تحديد المسؤولية كانت تتحدث عن توصيف المسؤولية هل هي عقدية أم تقصيرية، هذا التوصيف ينسحب كذلك على الأساس فهل تسري تلك المسؤولية على أساس الحراسة، التي عكف الفقه، والتشريع، والقضاء على تأسيس الأحكام عليها دهرًا من الزمن، أم هناك أسس أخرى أكثر تطورًا.

وحول كل ما سبق فقد تبلورت عدة نظريات، وأفكار خلاقة تحاول الإستجابة لهذا التطور وتلك الحوادث، لتحديد المسؤولية، والحماية القانونية للزمة من تلك المخاطر المحدقة من جهة، والتأمين، والتعويض الإجباريين من جهة أخرى، وكان للتشريعات الأوروبية، والأمريكية، قصب السبق في ذلك، حيث عمدت إلى إصدار قوانين، أو لوائح، تخص القيادة باستخدام تقنية الذكاء الاصطناعي، محاولة تغطية هذا الموضوع بشكل يتناسب مع التطور الكبير في هذا المجال.

أهمية الدراسة:

تبرز أهمية موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، والمنفردة التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، في النظر بالأفكار والتصورات الفقهية والتشريعية لهذا الموضوع، ومدى تلبية التشريعات الوطنية، وعلى رأسها التشريع العراقي لمتطلبات هذا الموضوع، وبيان أحكام الأضرار المتولدة عن تلك المركبات التقنية، فكانت الحاجة ماسة لإستعراض هذا الموضوع على بساط البحث.

إشكالية الدراسة:

^١ - Sabrina Graul, Haftung autonomer Fahrzeuge - eine zivilrechtliche Perspektive, ELSA Austria Law Review V, Seite ٢٤-٣٠ (٢٠٢٠) <https://doi.org/10.33196/eslr202001002401ealr2020,24,p25>.

^٢ - تقرير الإدارة الوطنية لسلامة المرور على الطرق السريعة الأمريكية لعام ٢٠٢٣ (NHTSA)، والمنشور على الموقع، <https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/automated-vehicles-safety>، تاريخ الزيارة يوم الاحد، الموافق ٢٧ / ١٠ / ٢٠٢٤.

تتمثل إشكالية البحث في معرفة إمكانية إضفاء الشخصية القانونية على السيارات ذاتية القيادة بشخصيتها المزدوجة والمنفردة، وبحث الأساس القانوني للمسؤولية التي تنتج عن أضرار تلك المركبات، ومدى قدرة الأحكام الواردة في القانون المدني، أو المرور، أو حماية المستهلك، في تغطية الأحداث والوقائع، التي تترتب على أضرار تلك المركبات، حيث ينظر إلى تلك الأحكام على أنها تقليدية، تحتاج إلى تطوير وتعديل مستمرين، لكي تواكب التطور في مجال ما يسمى بالمسؤولية الذكية أو المتطورة.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى معرفة معنى الطبيعة المزدوجة والمنفردة للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، والمستويات التي وضعتها التشريعات المنظمة لها للتمييز بين تلك الطبيعتين، علاوة على بيان الطبيعة القانونية لتلك المركبات، والأساس القانوني لها.

منهج الدراسة:

سعنتم في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، أما المنهج الوصفي فنحتاجه لبيان النظريات والأفكار التي تتكيف معها السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، من حيث الشخصية القانونية، أو من حيث الأساس القانوني. أما المنهج التحليلي، فسنلجئ به إلى تحليل النصوص القانوني وننظر مدى إستيعابها من جهة المسؤولية أو التوصيف لإدخال اضرار السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي من خلالها.

تقسيم الدراسة:

نلجئ في تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول فكرة الطبيعة القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، ونقسم المبحث إلى قسمين، نفرّد المطلب الأول لمفهوم الطبيعة القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، على أن نتكلم في المطلب الثاني عن تحديد الشخصية القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي.

أما المبحث الثاني فنتناول فيه أساس المسؤولية المدنية عن أضرار السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، ونقسمه إلى مطلبين، نفرّد الحديث في المطلب الأول عن الأساس الشخصي، على أن نفرّد المطلب الثاني، للأساس الموضوعي.

المبحث الأول

فكرة الطبيعة القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي

مرت السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، بمراحل أو مستويات، هذه المستويات كانت البدايات فيها للقيادة مشتركة بين الشخص الطبيعي (سائق المركبة)، والشخص المعنوي (الذكاء الاصطناعي)، حيث يكون لكل منهما مهام محددة لسياقة المركبة، وهو مسؤول عنها بشكل ذاتي، وقد مر هذا الإزدواج، بمستويات أربع، إشتراك فيه كل من الإنسان والتقنية في قيادة المركبة، غير أن الطبيعة القانونية لتلك المركبات حصل حولها خلاف فقهي، وما إذا كان بالإمكان أصلاً منح الذكاء الاصطناعي شخصية قانونية من عدمه، ولأجل ذلك ينبغي أن نبسط الحديث بشكل موجز عن كل ذلك في مطلبين، نتبين في المطلب الأول مفهوم الطبيعة القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، وفي المطلب الثاني تحديد الشخصية القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي.

المطلب الأول

مفهوم الطبيعة القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي

لفهم عمل تلك السيارات ينبغي التعرض لمقدماته، وذلك ببيان تعريف تلك السيارات، ومعرفة مستويات العمل بها في نقطتين إثنين:

الفرع الأول: تعريف السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، والمنفردة التي تعمل بالذكاء الاصطناعي.

تولى جانب من الفقه والتشريع تعريف السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، والمنفردة، ونتعرف على ذلك في نقطتين:

أولاً: التعريف الفقهي.

أ- السيارات ذات الطبيعة المزدوجة: تعرف السيارات ذات الطبيعة الجزئية بأنها المركبات التي تقاد جزئياً، وتتطلب سائقاً لها. أو هي مركبات تؤدي مهمة النقل بسيطرة شبه مباشرة للإنسان سواء على مستوى القرارات أو ردود الأفعال^(١).

ووفق التعريف أعلاه نجد أن هناك نصيب كبير من السيطرة للشخص الطبيعي، على حساب الذكاء الصناعي، بيد أن ذلك يرجع لمستويات معينة حددتها الشركات المصنعة، ومن ثم فإن السيطرة قد تكون معدومة على أجزاء معينة من السيارة عند مستويات أعلى، وبالتالي يمكن

(١) حامد احمد الدرعي، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة الإمارات، ٢٠١٩، ص ٦.

تعريف السيارات ذات الطبيعة المزدوجة التي تعمل بالذكاء الاصطناعي بأنها: تلك المركبات التي تدخل ضمن مستويات معينة يحدد كل مستوى مقدار السيطرة الفعلية للإنسان على سير المركبة، فيما يتولى الذكاء الصناعي السيطرة الكاملة دون تدخل مباشر أو غير مباشر من الإنسان.

ب- تعريف السيارات ذات الطبيعة المنفردة: هي مركبات قادرة على تشغيل نفسها، والقيام بكافة الوظائف الضرورية دون تدخل بشري، كونها تملك قدراً من الإحساس بمحيطها، بواسطة نظام قيادة مؤتمتة بالكامل يسمح لها بذلك^(١).

ويغلب على هذا التعريف الجانب العام والشكلي، دون الجانب الجوهرية، ولذلك أثر جانب من الفقه أن يعرفها من جهة الجوهر بأنها المركبات التي تتكون من مجموعة من غير المادية كالخوارزميات القائمة على الإستقلالية، وحرية القرار الذاتي، والبرامج الالكترونية المرفقة، والبيانات، فضلاً عن العناصر المادية المحسوسة^(٢).

ثانياً: التعريف القانوني.

أ- تعريف السيارات ذات الطبيعة المزدوجة: أصدرت عديد من الدول قوانين، لتنظيم السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، فيما أقدمت أكثر الدول على تعديل قوانينها بما ينسجم والوضع المتطور للتقنية في مجال المركبات، وتعد ألمانيا من أوائل الدول التي عدلت في قانون المرور على الطرق رقم (٣) لسنة ١٩٠٩، والذي أورد عليه تعديل رقم ١٣ يناير ٢٠١٧، وقد أطلق في نص المادة (١) أ/ على المركبات ذات الطبيعة المزدوجة، تسمية المركبات الآلية العالية، وعرفها بأنها "تلك التي تحتوي على معدات تقنية، والتي يمكنها التحكم في السيارة المعنية بعد التنشيط (التحكم في السيارة) لإكمال مهمة القيادة، بما في ذلك التوجيه الطولي والجانبية"^(٣).

وهذه السيارات تكون في الغالب ضمن المستوى الثالث قادرة على الامتثال لأنظمة المرور الموجهة إلى سائق السيارة أثناء التحكم الآلي العالي، والتي يمكن للسائق تجاوزها أو إلغاء تنشيطها يدوياً في أي وقت، والتعرف على حاجة السائق للسيطرة على السيارة بنفسه، أو تشير بصرياً أو صوتياً أو عن طريق اللمس أو بطريقة أخرى إلى سائق السيارة إلى الحاجة إلى التحكم الشخصي في السيارة مع احتياطي كافٍ من الوقت قبل تسليم التحكم في السيارة إلى سائق

(١) أيمن مصطفى البقلي، طارق جمعة السيد راشد، نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، جامعة دمنهور، كلية الشريعة والقانون، العدد الحادي والأربعون، إبريل ٢٠٢٢، ص ٨١٩.

(٢) بيير ماليه، المسؤولية المدنية الناجمة عن فعل السيارات ذاتية القيادة، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ٢٠، العدد ٤، ديسمبر ٢٠٢٣، ص ٥٢٢.

(٣) Straßenverkehrsgesetz (StVG), Ausfertigungsdatum: ٠٣.٠٥.١٩٠٩, § ١a(١).

السيارة. والمقصود بسائق السيارة وفق هذا القانون الشخص الذي يقوم بتنشيط وظيفة القيادة الآلية للغاية أو الكاملة بالمعنى المقصود في الفقرة ٢ ويستخدمها للتحكم في السيارة، حتى لو لم يكن يتحكم في السيارة بنفسه كجزء من الاستخدام المقصود من هذه الوظيفة^(١).

انتهجت فرنسا نفس النهج الألماني وأقدمت على تعديل قانون المرور، حيث جاء في نص المادة (١) في ثمان فقرات نصت الفقرة الثامنة على ثلاث نقاط تكلمت في النقطة الأولى والثانية عن شخصية مزدوجة لتلك المركبات، اطلق عليها تسمية المركبات المؤتمتة جزئية والمؤتمتة للغاية، وعرف الأولى: "مركبة مؤتمتة جزئياً: مركبة مجهزة بنظام قيادة آلي يمارس التحكم الديناميكي في السيارة في مجال تصميم وظيفي معين، ويتعين عليها تقديم طلب استحواذ للاستجابة لمخاطر مرورية معينة أو إخفاقات معينة أثناء المناورة التي تتم في مجال تصميمها الوظيفي". "مركبة مؤتمتة للغاية: مركبة مجهزة بنظام قيادة آلي يمارس التحكم الديناميكي في المركبة في مجال تصميم وظيفي معين، وتكون قادرة على الاستجابة لأي خطر أو فشل مروري، دون الحاجة إلى التعافي أثناء المناورة التي تتم ضمن مجال التصميم الوظيفي الخاص بها. يمكن دمج هذه المركبة في نظام نقل بري تقني آلي"^(٢).

ب- تعريف السيارات ذات الطبيعة المنفردة: وتسمى في ألمانيا بالمركبات الآلية ذات وظائف القيادة الذاتية في مناطق التشغيل المحددة. حيث نصت م(١/ج) من قانون المرور أنف الذكر السيارة ذات وظيفة القيادة الذاتية بالمعنى المقصود في هذا القانون هي مركبة آلية يمكنها تنفيذ مهمة القيادة بشكل مستقل في منطقة تشغيل محددة دون وجود شخص يقود السيارة. وتشير منطقة التشغيل المحددة بالمعنى المقصود في هذا القانون إلى مساحة الطريق العامة المحددة محلياً ومكانياً والتي يمكن فيها تشغيل مركبة آلية ذات وظيفة القيادة الذاتية إذا تم استيفاء المتطلبات وفقاً للقسم ١ هـ الفقرة ١.

أما فرنسا فقد عرفت هذا المستوى من السيارات في م(٨/٣) من قانون المرور أنف الذكر بأنها: مركبة مؤتمتة بالكامل، مجهزة بنظام قيادة آلي يمارس التحكم الديناميكي في المركبة قادرة على الاستجابة لأي خطر أو عطل مروري، دون الحاجة إلى الاستيلاء عليها أثناء المناورة في مجال التصميم الفني لنظام تقنية النقل البري الآلي الذي تدخل فيه هذه المركبة متكاملة، كما هو محدد في ٠١ و ٠٤ من المادة ١-٣١٥١ R من قانون النقل .

^(١) (StVG), § ١a(٢).

^(٢) Code de la route ١٥ janvier ٢٠١٣ , Modifié par Décret n°٢٠٢٢-٣١ du ١٤ janvier ٢٠٢٢ - art. ٣. Article R (٨,١)

أما المملكة المتحدة متمثلة في بريطانيا فقد إصدارت قانون خاص بالسيارات الكهربائية والذكية لعام ٢٠١٨م، "تلك المركبة التي تكون قادرة على العمل في وضع لا يتم التحكم فيه، ولا يحتاج إلى مراقبته من قبل أي شخص ما"^١

الفرع الثاني: مستويات السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، والمنفردة.

حددت كل من الدول الأوروبية وأمريكا مستويات للقيادة للمركبات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، يتم من خلالها التمييز بين السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، وبين الطبيعة المنفردة، وسنبحث في مستويات الطبيعة المزدوجة، أولاً ثم نتبين مستويات القيادة في الطبيعة المنفردة ثانياً.

أولاً: مستويات القيادة في المركبات ذات الطبيعة المزدوجة.

حددت الدول الأوروبية ثلاث مستويات للسيارات ذات الطبيعة المزدوجة التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، فيما حددت أمريكا مستويين، ونبين بشكل مقتضب تلك المستويات في نقطتين.

١- مستويات القيادة في السيارات ذات الطبيعة المزدوجة في التشريعات الأوروبية.

وضع الاتحاد الأوروبي ثلاث مستويات للسيارات ذات الطبيعة المزدوجة، وفق ما جاء في إرشادات الاتحاد الأوروبي للذكاء الاصطناعي بشأن النقل الصادر في إبريل ٢٠١٦^(٢)، ففي المستوى الأول: يتحكم السائق في السيارة مع بعض ميزات التي تساعد في مهمة القيادة. أما المستوى الثاني فالقيادة مؤتمة إلى حد ما بشكل جزئي، مثل تحديد السرعة، والوجهة، ولكن يجب أن تبقى لسائق المركبة مهام القيادة والرقابة. في المستوى الثالث: يقضم شيئاً فشيئاً من مهمة السائق، وتصبح للأتمتة مكانة أكبر، إلا أنها تبقى رهينة إلى حد ما لإشارة السائق، وأبرز نظام لهذا المستوى هو المراقبة البيئة المحيطة والتي يجب أن يكون السائق جاهزاً للسيطرة على السيارة في أي وقت ما إن يتم إشعاره.

٢- مستويات القيادة في السيارات ذات الطبيعة المزدوجة في أمريكا.

في الولايات المتحدة أصدرت الإدارة الوطنية للسلامة المرورية على الطرق السريعة في أمريكا (NHTSA)^(٣)، مستوى (٠)، للسيارات العادية، ومستويين للسيارات ذات الطبيعة

^١) Automated and Electric Vehicles Act ٢٠١٨
<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents>

^٢) EPRS, European Commission, europarl.eu.

^٣) National Highway Traffic Safety Administration, part of the [U.S. Department of Transportation](http://www.transportation.gov).

المزدوجة، وجعلت المستوى صفر (٠) للسيارات الآلية ذات السيطرة المحددة للسائق، لكن قد تكون هناك أنظمة أوتوماتيكية أو إلكترونية مثل مثبت السرعة، ولكن نظرًا لأنه يجب تنشيطها وإلغاء تنشيطها يدويًا بواسطة السائق، فهي بالتالي ليست آلية. قد تكون أنظمة التحذير من النقاط العمياء أو مغادرة المسار موجودة، كما قد يكون هناك فرملة طوارئ أوتوماتيكية، ولكن نظرًا لأنها قيد الاستخدام لفترة قصيرة فقط، فهي تعتبر من المستوى (٠) فقط. أما المستوى ١ ويسمى مساعدة السائق، ففيه تتجاوز السيارة التحذيرات السلبية وتقدم على الأقل ميزة واحدة توفر بعض عناصر التوجيه أو الكبح أو دعم التسارع للسائق، في مواقف محدودة^١. ومن الأمثلة على ذلك الحفاظ التلقائي على المسار عندما يكتشف انحراف السيارة عن المسارات، ومساعدة الركن، حيث تقوم السيارة بالرجوع إلى الخلف دون تدخل السائق، والتحكم التكميلي في ثبات السرعة، كذلك التسارع والكبح من تلقاء نفسها للحفاظ على المسافة مع السيارات أمامها على الطريق السريع. أما المستوى ٢ فهو المساعدة الجزئي للسائق يقدم أنظمة متقدمة ومساعدة السائق، وهذا يعني أن السيارة توفر مجموعة من أنظمة المستوى ١ معًا حتى إمكانية التوقف في أماكن معينة - أو معتمدة على الطرق. إضافة إلى أنظمة مساعدة السائق المتقدمة تكون جاهزة للتدخل في أي وقت. وعلى هذا النحو، من الأفضل اعتبار ميزات أنظمة مساعدة السائق المتقدمة "نظامًا بدون تدخل" بدلاً من نظام قيادة ذاتي كامل.

ثانياً: مستويات القيادة للسيارات ذات الطبيعة المنفردة.

١ - مستويات القيادة في السيارات ذات الطبيعة المنفردة في التشريعات الأوروبية.

يعتمد الأوروبيون مستويين للسيارات ذات الطبيعة المنفردة، وهو متمم بالعدد مع مستويات السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، فالمستوى الرابع هو ما يطلق عليه بالأتمتة العالية، والسيارة تكون قادرة على أداء جميع وظائف القيادة في ظل ظروف معينة. مع وجود السائق الذي يكون له خيار التحكم في السيارة. أما المستوى الخامس فهو الأتمتة الكاملة، ويمكن للسيارة التنقل بالكامل من نقطة إلى أخرى دون أي مساعدة من السائق، في جميع الأحوال والأماكن^٢.

٢ - مستويات القيادة في السيارات ذات الطبيعة المنفردة في أمريكا.

يبدأ حساب هذه السيارات في أمريكا من المستوى الثالث وتسمى بأتمتة القيادة المشروطة، فعندما يتم تفعيل نظام هذا المستوى، تصبح السيارة ذاتية القيادة بالكامل — وهو ما يعني أن "السائق" البشري أصبح الآن راكباً فعلياً. وفي مناطق معينة، وفي ظل ظروف معينة،

^(١) سعاد محمد بلتاجي، المسؤولية الشرعية عن حوادث السيارات ذاتية القيادة، مجلة العلوم الإسلامية، العدد ٣٧، ص ٣٤٣.

^(٢) جيمس اندرسن، نيدي كالرا، تقنية المركبات المستقلة ذاتية القيادة، مؤسسة راند للنشر، ٢٠١٦، ص ٧٦.

سوف تتولى السيارة التوجيه والكبح والتسارع بالكامل من تلقاء نفسها، تاركة "السائق" حراً في رفع يديه عن عجلة القيادة وعينييه عن الطريق. ولكن عندما تطلب المركبة ذلك، يجب أن يكون السائقون على استعداد للسيطرة الكاملة — وبالتالي لا يُسمح لهم بأخذ قيلولة. وتتطلب القيادة من المستوى ٣ قفزة تكنولوجية كبيرة في قدرات الاستشعار والذكاء الاصطناعي مقارنة بالمستوى ٢، وفي حين ينتظر بعض المصنعين الموافقة التنظيمية، فإنه حتى وقت كتابة هذا التقرير، لا يُسمح بأي مركبات من المستوى ٣ في أي مكان في العالم^(١).

المطلب الثاني

تحديد الشخصية القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي

قد تكون الطبيعة المزدوجة للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، قد غضت الطرف عن الشخصية الأخرى للسيارات التي قد يثير نقاشها أمراً في غاية الحساسية القانونية، وذلك لما يتعلق هذا الموضوع بفكرة فلسفية، وهي الإعراف بالحقوق، لأشخاص معنوية، استقر الفقه على حصرها في الأشخاص القانونية بالشخص الطبيعي، والإعتباري المتمثل بالأشخاص العامة والخاصة، كالشركات والجمعيات... الخ، وأعطاه القانون الشخصية القانونية، بل وأعد بتصرفاتها، غير أن بسط الشخصية القانونية تلك إلى جمادات أو أشياء مادية غير حية، وجعلها محل نظر من حيث التصرفات قد يكون أشبه بالخيال، وهذا ما فعله الذكاء الاصطناعي وأعاد النقاش القديم من جديد. إن معرفة كل ذلك يحتم قسمة المطلب إلى فرعين، نبين في الفرع الأول حدود الشخصية القانونية، على أن نتعرف على مدى إمكانية بسط تلك الشخصية لتدخل في السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي في الفرع الثاني.

الفرع الأول: حدود الشخصية القانونية.

يقصد بحدود الشخصية القانونية الأشخاص، والعناصر التي إن ثام الوصف فيهم سرت في حقهم الشخصية القانونية، ولمعرفة ذلك يحسن الحيث عن الحدود الشخصية، ثم العناصر الواجبة فيهم، ليسنى تحقق الشخصية القانونية

أولاً: الشخصية الطبيعية والإعتبارية.

يراد بالشخص الكائن الذي يتمتع بالحقوق وتترتب في ذمته الواجبات، ولا يقتصر مدلول الشخص على الإنسان، وإن كان في الأصل هو الإنسان الذي يسمى (بالشخص طبيعي)^(٢)، بل

(١) ايمن مصطفى البقلي، طارق جمعة السيد راشد، المصدر السابق، ص ٨٢٠.

(٢) عبد الرزاق السنهوري، أصول القانون، مطبعة فتح الله الياس، مصر، ١٩٣٦، ص ١٨١.

يتعدى ذلك ليدخل في كل مجموعة من الأفراد أو الأموال تتوافر لها الشخصية القانونية وهو ما يطلق عليه (بالشخص معنوي أو اعتباري)^(١).

والشخص الطبيعي تبدأ شخصيته حسب نص م(٣٤) من القانون المدني العراقي "تبدأ شخصية الإنسان بتمام ولادته حياً وتنتهي بموته" وإشترط المشرع ولادته حياً، وتنتهي بموته^(٢). أما الشخص الاعتباري هو كل مجموعة من الأشخاص أو الأموال يراد من قيامه تحقيق غرض معين، يمنحه القانون تبعاً لذلك الشخصية القانونية، لتمكنه من تحقيق ذلك الغرض^(٣). أو هي كائنات غير إنسانية تتمتع بالشخصية القانونية، كالجمعيات والمؤسسات، التي لا تدرك بالحس، بل بالفكر، وتهدف لتحقيق غراض منفصل عن المكونين لها، بل لغرض إجتماعي عام أو خاص^(٤). وقد بين المشرع العراقي في القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل المادة (٤٧) الأشخاص المعنوية هي: أ- الدولة. ب- الإدارات والمنشآت العامة التي يمنحها القانون شخصية معنوية مستقلة عن شخصية الدولة بالشروط التي يحددها. ج- الأولوية والبلديات والقرى التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها. د- الطوائف الدينية التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها. هـ- الأوقاف. و- الشركات التجارية والمدنية إلا ما استثنى منها بنص في القانون. ز- الجمعيات المؤسسة وفقاً للأحكام المقررة في القانون. ح- كل مجموعة من الأشخاص أو الأموال يمنحها القانون شخصية معنوية.

مما سبق نصل لنتيجة أن الشخصية القانونية تمتد إلى الإنسان وكائنات أخرى أضفى القانون عليها هذه الشخصية، ولكن ما هي العناصر التي تحدد هذه الكائنات غير الإنسانية، والتي قد تعد السيارات ذاتية القيادة جزءاً منها.

ثانياً: عناصر منح الشخصية القانونية للأشخاص الاعتبارية.

يفهم من التعريف أعلاه أن الشخص الاعتباري لكي يحظى بالشخصية القانونية فينبغي أن تراعى في وجوده عنصران، الأول وجود كائن جماعي أو إجتماعي أي مجموعة من الأشخاص أو الأموال، أو التجمعات الفردية، التي يكون لها كيان ذاتي مستقل، وحقيقي غير مفترض^(٥)، أما الثاني فهو أن يسعى هذا الكيان لتحقيق غرض معين أي قيمة اجتماعية معينة، وله نظام داخلي يحكمها، أي مجموعة من القواعد العامة تحدد غرض وجوده، والهدف الذي

(١) محمد حسين منصور، مبادئ القانون، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦، ص ١٢٦.

(٢) عبد المنعم فرج الصدة، أصول القانون، مكتبة مصطفى الباني وأولاده، مصر، ١٩٦٥، ج ٢، ص ٣٣٩.

(٣) محمد شكري سرور، النظرية العامة للحق، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٦، ط ١، ص ٢١٩.

(٤) نبيل ابراهيم سعد، النظرية العامة للحق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ط ١، ص ٢٢٩.

(٥) حسن كيره، المدخل إلى القانون، المعارف للنشر، الإسكندرية، ج ٢، ص ٦٣٣.

يبتغيه، وكل ما ينظم عمله من سلطات، وصلاحيات تناط بها أعضاء يقيمون على إدارته وإدارة أمواله والتصرف باسمه وحسابه^(١). فالشخص الاعتباري إن تحقق له العنصران صارت له ذمة مالية مستقلة، وإعتراف القانون به كشخص اعتباري، وبغيره يظل الشخص مجرد كيان واقعي^(٢).

الشخص الاعتباري حامت حول طبيعته مجموعة من النظريات لكن النظرية التي لم ينلها نقد كبير كباقي النظريات، واتفق أغلب الفقهاء على صحتها، هي أن الشخص الاعتباري يأخذ طابع فكرة الحقيقة الواقعية أو ما يطلق عليها بنظرية الحقيقة القانونية التي تقوم على أساس أن الشخصية المعنوية ليست سوى أداة من أدوات الصياغة القانونية، فهي عبارة عن حقيقة قانونية^(٣)، لأن الشخصية في نظر القانون هي مجرد الصلاحية لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات، والصلاحية هنا مرتبطة بكائن، ولا يشترط بهذا الكائن الوجود المادي، أي أن يكون شخصاً طبيعياً - وإنما يكفي الوجود المعنوي كالشخص المعنوي، وبشرط أن يماثل هذا الكائن حقيقة اجتماعية معينة، بمقتضاها يكون صالحاً لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات أو الواجبات^(٤). هذا الكائن يشترط أن يكون حقيقياً لا افتراض فيه كما تقدم في العناصر، وأن تتوافر فيه قيمة اجتماعية لهذا متأتية من قيمة الهدف الذي يسعى إلى تحقيقه، فالقيمة الاجتماعية لهذا الشخص المعنوي هي مناط اعتراف القانون له بالشخصية، فإذا توافر العنصران كان لهذا الكائن الاجتماعي حياة قانونية مستقلة متعلقة بأهدافه وصار أهلاً لتلقي الحقوق والالتزام بواجبات تتعلق بالهدف الذي يسعى إليه، بل ويكون له أيضاً أن يستأثر بما يتعلق بهذا الهدف من قيم وسلطات ويتحمل بما يفرضه من واجبات والتزامات^(٥).

الفرع الثاني: مدى إمكانية إمتداد الشخصية الاعتبارية إلى السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي.

قلنا أنّ عناصر الإعترااف بالشخص المعنوي هما عنصران الأول أن يكون كيان حقيقي له غاية أو هدف نشأ من أجله، فهي عبارة عن حقيقة قانونية. وأن تتوافر فيه قيمة اجتماعية متأتية

^(١) LÉON MICHOD, LA THÉORIE DE LA PERSONNALITÉ MORALE ET SON APPLICATION AU DROIT FRANÇAIS PAR, LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE Ancienne Librairie Chevalier-Murseg et C et ancienne, ١٩٣٢, p1٥٣.

^(٢) محمد حسن قاسم، المدخل لدراسة القانون، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ج ٢، ٢٠٠٦، ص ٤٢١.

^(٣) نبيل ابراهيم سعد، النظرية العامة للحق، المصدر السابق، ص ٢٤٠.

^(٤) عبد الله طه فرحات، فكرة الشخصية الاعتبارية مجلة كلية الحقوق للدراسات والبحوث، جامعة المنوفية، العدد ١٠، ديسمبر ٢٠٢٠، ص ١٣.

^(٥) سليمان مرقس، الوافي، المدخل للعلوم القانونية، مكتبة المعهد العالي بوزارة العدل، مصر، ط ٣، ١٩٧٨، ص ٧٣١. حسن كيره، المدخل الى القانون، المصدر السابق، ص ٦٣٤.

من قيمة الهدف الذي يسعى إلى تحقيقه، فالقيمة الاجتماعية لهذا الشخص المعنوي هي مناط اعتراف القانون له بالشخصية، وذمة المالية المستقلة.

فلو طبقنا تلك العناصر على السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي فهل تطبق تلك العناصر عليها أم لا؟، يذهب تقدير ذلك إلى إتحاهين في الفقه الأول مؤيد بحسبان تطابق تلك العناصر، ومن ثم يمكن منحها الشخصية القانونية والثاني رافض بحسبان عدم إنطباق تلك العناصر، ومن ثم لا يمكن منحها الشخصية القانونية، وسنبسط الحديث عن كلا الإتحاهين في نقطتين:

أولاً: المؤيدون لمنح الشخصية القانونية.

يحتاج الإعراف بالشخصية القانونية للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي إلى النظر في مدى إنسجام العناصر المذكورة آنفاً مع تلك المركبات التي تعمل بتقنية الذكاء الاصطناعي، حيث ينظر لهذه التقنية وما ينطوي بها من حرية اتخاذ القرار على أنّ لها إمكانية أن يكون لها كيان إجتماعي، ومن ثم شخصية متميزة بسبب فكرة الاستقلالية هذه، التي يمكن لتلك الأجهزة ومن قبيلها السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي أن تكون لها شخصية قانونية^(١). كما إن درجة حرية القرار واستقلاليته ستؤثر في الاعتراف بهذه الشخصية، فكلما قلت استقلالية التقنية، زاد التعامل معه كشيء، وعلى العكس من ذلك، فإن استقلالية التقنية العالية في اتخاذ القرار من شأنها أن تبرر تطبيق قواعد قانونية معينة^(٢). وتظهر السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي بالأساس من خلال حصيلة عمل جماعي مشترك فيعود إنشاؤها إلى تضافر جهود مجموعة من الأفراد، والأموال والشركات لتظهر السيارة بهذه الصورة النهائية^(٣). فهناك من يقوم بتصميم الخوارزميات والبرامج وقواعد البيانات، كالمهندسين، والمصممين، والتقنيين، والمشرفين على عملية التصنيع، وجيش من العمال.. الخ، كل هؤلاء شكلوا فريق عمل جماعي لتحقيق غرض صنع تلك المركبة^(٤). علاوة على أن الشركة تحتفظ بجزءاً من عمل هذه المركبات من جهة

^(١) Simon Laimer, Haftung für konventionelle Fahrzeuge im Allgemeinen, Springer, Bibliothek des Wirtschaftsrechts, <https://doi.org/10.1007/978-3-662-63635-0>, p114.

^(٢) بير مالية، المسؤولية المدنية، المصدر السابق، ص ٥٣٣. حامد احمد الدرعى، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، المصدر السابق، ص ١٣.

^(٣) حكم حسن العجامة، المسؤولية عن أضرار الذكاء الاصطناعي في التشريع الأردني، مجلة جامعة الزيتونة الأردنية للدراسات القانونية، المجلد ٤، الإصدار الثاني، ٢٠٢٣، ص ١٤٨.

^(٤) جهاد محمود عمر، الشخصية القانونية للروبوتات الذكية بين المنح والمنع، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، المجلد ٣٦، العدد ٤٥، ص ٨٦٩.

التحديث والبرمجة، وآلية العمل، فيمكن إذاً وضع نظام خاص بالشخصية التي تمنح لتقنية الذكاء الاصطناعي بحسب الوظيفة التي يقوم بها^(١).

والقانون بما أن له سلطة إضافة أشخاص إعتبارية فيمكن له إنشاء فئة جديدة من الأشخاص الذين لهم شخصية قانونية يطلق عليهم تسمية تقنية الذكاء الاصطناعي، حيث تملك كل تلك السيارات رقم تعريفى خاص بها، ويجب أن تكون له حالة مدنية تسمح بإنشاء الصلة بين الروبوت والجهة المسؤولة عن تشغيله وتحديد الاختصاص القضائي^(٢).

فضلا عن إمكانية استحداث ذمة مالية مستقلة للسيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، نظير الأشخاص الاعتبارية، بواسطة الشركات المشغلة لها، بحيث تكون تلك الذمة مخصصة لتعويض المضرورين من تلك المركبات، وسيتم تحديد مبلغه وفقاً للمخاطر التي من المحتمل أن تتسبب بها تلك المركبات للغير^(٣).

ثانياً: المعارضون لمنح الشخصية القانونية.

يرى معارضون لما سبق مع عرض أن منح الشخصية القانونية لتقنية الذكاء الاصطناعي ومن قبيلها السيارات لا تتسجم مع عناصر الشخصية الاعتبارية، لأن الأخير له كيان جماعي، وفي نفس الوقت يسعى لتحقيق الأهداف الجماعية للمؤسسين لها، أما تقنية الذكاء الاصطناعي فلا يمكن اعتبارها تسعى لتحقيق هذا الهدف، لأن الغاية هي تحقيق أرباح، وليس تحقيق مصالح، أو أهداف المجموع، ولذلك فإن عنصر الهدف سيكون عديم الفائدة مقارنة مع الشخص الاعتباري^(٤).

ولفهم ما سبق نجد ذلك في المسؤولية الجنائية للشخص الاعتباري إذ لا يمكن القانون محاسبة الأشخاص الاعتبارية جزائياً إلا عن الجرائم التي يرتكبها ممثلوها أو مديروها أو كلاؤها لحسابها أو باسمها، أي إن التمييز بين الشخص الاعتباري، وبين الأشخاص اللذين أنشأوه أمر مستقر في القانون ولا صعوبة فيه، لكن هذا التمييز بين مصالح السيارة التي تعمل بالتقنية، ومصالح مالكة أو مستخدمه غير موجود. فإذا نظرنا إلى الطبيعة الوظيفية للتقنية، نجد أنه لا يعمل بالأصالة عن نفسه أي لحسابه، بل يعمل بالدرجة الأولى لخدمة الغير، لذلك لا يمكن

(١) بدري جمال، الذكاء الاصطناعي بحث في مقارنته القانونية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ٥٩، العدد ٤، ٢٠٢٢، ص ١٨١.

(٢) بير ماليه، المصدر السابق، ص ٥٣٤.

(٣) محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٣٣٨.

(٤) جهاد محمود عمر، الشخصية القانونية للروبوتات الذكية بين المنح والمنع، المصدر السابق، ص ٩١٢.

القول بوجود تمييز بين مصالح التقنية من جهة، ومصالح مالكة أو مستخدمه. وعليه فلا يمكن تشبيه هذه الفكرة، أي منح التقنية شخصية قانونية بحالة منح الشخصية الاعتبارية للشركات^(١).
أنّ الرأي الأول جدير بالإعتبار إلى حد كبير، لما له من مبررات منطقية، فإتخاذ القرارات الذاتية، والإستقلالية وإن كانت غير مطلقة لأنه يبقى للمشغلين والخرائط، الأثر الكبير في السيطرة على تلك التقنية، ويبقى إسناد الشخصية القانونية لها هو الأهم، ولذلك فقد أوصى البرلمان الأوروبي المفوضية الأوروبية في ١٦ فبراير ٢٠١٧ إصدار إطار خاص بالمسؤولية عن الروبوت والتي من قبيلها السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، وأن يتم الإعتراف لها بشخصية قانونية خاصة متميزة عن الشخص الطبيعي، والشخص الإعتباري أيضاً، بشرط أن يكون الروبوت يمكن التفاعل مع، وأن كانت إستقلاليته بنسبة لا تفوق ١٠٠٪، بل إلى حد يمكن أن يؤدي الوظائف المنوطه به على أكمل وجه^(٢).

المبحث الثاني

اساس القانوني للمسؤولية المدنية للسيارات ذات الطبيعة المزدوجة

يعد الأساس القانوني للمسؤولية بمثابة الطريق الموصل لتحديد الأحكام القانونية عن أضرار السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، وتتنازل فكرة الأساس نظريتين الأولى شخصية، والثانية موضوعية، ولبيان ذلك، يحسن الحديث في الفرع الأول عن الأساس الشخصي، على أن نتبين الأساس الموضوعي في الفرع الثاني.

المطلب الأول

الأساس الشخصي للمسؤولية المدنية للسيارات ذات الطبيعة المزدوجة

يقصد بالنظرية الشخصية تلك التي تتناول الخطأ وتعنى به يتنازع في الغالب نظريتين الأولى هي الخطأ الشخصي، والثانية هي الحراسة، وسنبسط الحديث عنها في نقطتين:
الفرع الأول: نظرية الخطأ الشخصي.

تذهب نظرية الخطأ الشخصي إلى تحقق المسؤولية بمجرد حصول إنحراف عن السلوك المعتاد، أو ما اصطلح عليه بالتعدي، وتجاوز الحد المعمول به^(٣)، إضافة لتحقيق الضرر مع العلاقة السببية بينهما، وأنحدرت تلك النظرية من أساس دين أخلاقي، يقوم على أن كل عمل يمثل

(١) بدري جمال، المصدر السابق، ص ١٨٢. بير مالية، المصدر السابق، ص ٥٣٦.

(٢) حسام الدين محمود حسن، واقع الشخصية القانونية للذكاء الاصطناعي، مجلة روح القوانين، العدد ١٠٢، ابريل ٢٠٢٣، ص ١٥٥، ١٥٦.

(٣) صمصاع غيدان البدر، مسؤولية الإدارة عن الضرر المعنوي في القانون العراقي، اطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، كلية القانون، ٢٠٠٣، ص ١٢١.

خطأ، ما دام حقق ضرر، فهو ولا بد ناتج من إنحراف عن السلوك المعتاد، ولو لم يتحصل ذلك الإنحراف لما تحقق الضرر، وقد ربت وأنبئت هذه النظرية في القانون الفرنسي، وأخذت حيزاً كبيراً في القوانين العربية، ومنها القانون العراقي^(١). غير أن نظرية الخطأ الشخصي تشترط لتحقق المسؤولية إثبات وقوع الخطأ، والأخذ بهذه النظرية يعني وقوع جدال كبير حول المسؤول في السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، لأن هناك شخصيتين، الأولى طبيعية، والثانية اعتبارية، غير أن الشخصية الأخير لا يعتد بها كون المادة (٤٧) مدني عراقي^(٢) قد حصرت الأشخاص المعنوية الذين تكون لهم حقوق والتزامات بالقدر الذي يتيح سند إنشائها والذي يتضمن الغرض الذي انشأت من أجله، فالأشخاص التي يمنحها القانون هذه الصفة على سبيل الحصر^(٣)، وهذا ما لم يحدث للسيارات ذات الطبيعة المزدوجة، ولذلك فإن المسؤولية تكون على طرف واحد، ألا وهو السائق، وهذا التوجه الذي يبني أساس المسؤولية على الخطأ الشخصي سيكون مجافاً للعدالة متى ما لم يصدر خطأ من السائق بل من النظام ذاته.

غير أن توجهها للبرلمان الأوروبي أثار أن يعطي للروبوتات وتقنيات الذكاء الاصطناعي الشخصية القانونية^(٤)، لأن فكرة الخطأ الشخصي إذا تم ربطها بالضرر الذي يتولد من الذكاء الصناعي الذي يقف وراءه إنسان، فهنا يمكن نسبة الخطأ لأشخاص متعددين، ولكن أياً منهم هو المسؤول؟ المصمم، أم المبرمج، أم الصانع، أم المشغل، أم المستخدم^(٥). وبهذا التوجه فهناك شخص مسؤول عن فعل الخطأ، ولا يمكن بأي حال أن تكون الصدفة، فهل يتصور أن يكون أشخاص آخرون تترتب عليهم مسؤولية وواجب عليهم التعويض، وإن كان كذلك فالمسؤولية ستكون عديمة الجدوى، فكأنك تبحث عن إبرة في كومة قش^(٦). إن هذا التوجه هو أقرب للخيال

(١) منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، منشورات نارس، اربيل، ٢٠٠٦، ط ١، ص ٢٦٦.
(٢) القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل المادة (٤٧) الأشخاص المعنوية هي: أ - الدولة. ب - الإدارات والمنشآت العامة التي يمنحها القانون شخصية معنوية مستقلة عن شخصية الدولة بالشروط التي يحددها. ج - الألوية والبلديات والقرى التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها. د - الطوائف الدينية التي يمنحها القانون شخصية معنوية بالشروط التي يحددها. هـ - الأوقاف. و - الشركات التجارية والمدنية إلا ما استثنى منها بنص في القانون. ز - الجمعيات المؤسسة وفقاً للأحكام المقررة في القانون. ح - كل مجموعة من الأشخاص أو الأموال يمنحها القانون شخصية معنوية.

(٣) غالب الداودي، المدخل إلى علم القانون، دار وائل للنشر، عمان، ٢٠٠٤، ط ٤، ص ٢٦٣.
(٤) أصدر البرلمان الأوروبي هذا التوجيه في التوصيات التي تضمنتها لجنة القانون المدني في البرلمان الأوروبي، في ١٦ فبراير سنة ٢٠١٧، في القرار رقم (٢٠١٥/٢١٠٣ inl) وقد عدل عن هذا التوجيه في ٢٠ أكتوبر سنة ٢٠٢٠ قرار رقم (٢٠٢٠/٢٠١٤ in). أنظر: عمر طه بدوي، النظام القانوني للروبوتات الذكية المزودة بتقنية الذكاء الاصطناعي، مجلة الدراسات القانونية الاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة مدينة السادات، المجلد ٧، العدد ٣، ٢٠٢١، ص ٨٧ وما بعدها.

(٥) أيمن البقلي، طارق راشد، نحو نظام قانون، المصدر السابق، ص ٨٤٢.

(٦) Von Sabrina Graul, Haftung autonomer Fahrzeuge - eine zivilrechtliche Perspektive, ELSA Austria Law Review V, Seste ٢٤-٣٠ (٢٠٢٠) <https://doi.org/10.33196/calr202001002401> cale ٢٠٢٠, ٢٤, p2٥.

منه للواقع، وبسبب الانتقادات التي توجهت له عدل عنه فيما بعد، ولذلك فإن تأسيس المسؤولية على أساس الخطأ الشخصي غير قابلة للتطبيق.

الفرع الثاني: نظرية الحراسة.

ترفض هذه النظرية إسناد الفعل الضار إلى آلة أو أداة بشكل مباشرة بصرف النظر عن تطورها وتقنياتها، لأن فكرة استقلال أخذ القرارات من تلقاء نفسها غير متوقعة^(١). وقد نص المشرع على هذه النظرية في المادة (٢٣١) "كل من كان تحت تصرفه آلات ميكانيكية أو أشياء أخرى تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها يكون مسؤولاً عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت أنه اتخذ الحيطة الكافية لمنع وقوع هذا الضرر، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة".

والمشرع العراقي في نصه هذا حسم جدلاً واسعاً في تحديد أساس المسؤولية فيما يسمى بالحراسة القائمة على الخطأ المفترض افتراضاً قابلاً لإثبات العكس^(٢)، والمسؤولية فيها تقوم على شرطين الأول أن تكون الآلة أو الشيء تحت تصرف شخص. والشرط الثاني أن يقع الضرر بفعل الآلة^(٣).

قد ينظر لأول وهلة أن أساس الحراسة يعد معقولاً لتحديد المسؤولية^(٤)، كما أنها من النظريات التي تعاطى معها القضاء المصري وقبله الفرنسي في أي آلة كهربائية أو بخارية أو أي آلة لها قوة دافعة كأساس للمسؤولية عنها^(٥)، وتقوم الحراسة على فكرة السيطرة الفعلية على الشيء أو الآلة، من شخص معين وقت حدوث الضرر، قصداً، أو إستقلاً سواء إستندت لحق مشروع أم لم تستند^(٦). تتحقق فيمن له السيطرة الفعلية عليها يكون مسؤولاً عن ضررها، بيد أن كالسيارات ذات الطبيعة المزدوجة تكون السيطرة موزعة أو جزئية، بين الإنسان وغيره، وهي

^(١) بير ماليه، المسؤولية المدنية الناجمة عن فعل السيارة ذاتية القيادة، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ٢٠، العدد ٤، ديسمبر ٢٠٢٣، ص ٥٣٨.

^(٢) محمد سليمان الأحمد، النظرية العامة للقصود المدني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط ١، ٢٠٠٩، ص ٢٢٢.

^(٣) عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، ج ١، شركة الطابع للنشر، بغداد، ١٩٦٣، ص ٥٢٥ وما بعدها.

^(٤) نور خالد عبد الرزاق، المسؤولية المدنية الناشئة عن استخدام الذكاء الاصطناعي، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، في مؤتمر كلية الحقوق بجامعة عين شمس المنعقدة في الخامس من نوفمبر ٢٠٢٣، الموسوم بـ التحديات والآفاق القانونية والاقتصادية للذكاء الاصطناعي، المجلد ٦٦، العدد ٣٣، ص ٢٣.

^(٥) سمير تناغو، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠٠٩، ط ١، ج ١، ص ٢٩٦.

^(٦) حسن محمد الحمراوي، أساس المسؤولية المدنية عن الروبوتات بين القواعد التقليدية والإتجاه الحديث، مجلة كلية الشريعة والقانون، جامعة الدقهلية، العدد ٢٣، سنة ٢٠٢١، الإصدار الثاني، ج ٤، ٣٠٨١.

التقنية، والتي وإن أمكن اعتبارها شيئاً، أو آلة تتطلب عناية خاصة، فإن شرط الحراسة الواجب توافره لتطبيق نص المادة السابقة غير متوفر، بإعتبار أن حارس السيارة ذاتية القيادة وهو المالك يشترك مع الشركة المشغلة لقيادة هذه السيارات فلا يمتلك السيطرة الفعلية لوحده عليها، وهنا سنكون أمام حراستين وليست واحدة على تلك السيارة، فهي تسير في الشارع بفعل البرامج الإلكترونية الذكية في جانب منها، غير أن حراسة الشركة غير فعلية لأن السيطرة تعني التحكم^(١)، وهذا الأخير غير متوفر في الشركة، لأنها لا تمتلك مركز تحكم عن بعد وتقوم بالتحكم بكل تحركات السيارة، ولكن وفقاً للتصورات الأولية لنظام القيادة في السيارات ذاتية القيادة فالمفترض أن تكون هذه التكنولوجيا مستقلة في اتخاذ قراراتها في القيادة ودون الحاجة إلى نظام تحكم مركزي^(٢). وإذا فكيف يسأل شخص وهو فعلياً لا يملك السيطرة الفعلية، وما زالت الشكوك تحوم حول فلسفة استقلالية الذكاء الاصطناعي، وتمييزه عن الشيء الذي يعد أصم أبكم يحرس ويدار من الغير، ولأجل ذلك فقد حاول جانب من الفقه الفرنسي أعمال نظرية تجزئة الحراسة^(٣) بنفس فكرة تجزئة الشخصية، فقال بأن هناك حراسة تكوين وحراسة إستعمال، فحراسة نظام الذكاء الاصطناعي للمركبة تقع على المبرمج حصراً، لأنه يملك كل المعلومات المتعلقة بالنظام، ويكون مسؤولاً عن العيوب الموجودة فيه، في حين تنسب حراسة الإستعمال لمستخدم المركبة، ووفق هذا فإن المسؤولية سيتم تحديدها بسهولة^(٤)، غير أن طرح نظرية تجزئة الحراسة بهذا الشكل وإن كان يحدد المسؤولية، لكنه يعفي جهات أخرى قد يتحصل الضرر بسببها، كالمصمم، أو المنتج،.. الخ. ولذلك فإن أساس المسؤولية وفق نظرية الحراسة سواء كانت العامة أم الجزئية، ثير عديداً من الشكوك والاستفسارات عن كيفية تطبيق شروط عفا عليها الزمن على مثل هكذا نظام تقني يقوم على الذكاء الاصطناعي ويبتعد عن الشيء^(٥).

(١) حسن علي الذنون، أصول الالتزام، مطبعة المعارف، ١٩٧٠، ص ٣٠٦.

(٢) بير ماليه، المسؤولية الناجمة عن فعل السيارات، المصدر السابق، ص ٥٣٨.

(٣) يعد الفقيه الفرنسي جولدمان رائد هذه الفكرة في رسالته المقدمة الى جامعة ليون بعنوان (تحديد الحارس المثول عن فعل الأشياء غير الحية) انظر: مصطفى ابو مندور موسى، مدى كفاية القواعد العامة للمسؤولية المدنية في تعويض اضرار الذكاء الاصطناعي، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد ٥، يناير ٢٠٢٢، ص ٣٥٨.

(٤) ايمن البقلي، طارق رشيد، نحو نظام قانون، المصدر السابق، ص ٨٤٧.

(٥) الحمراوي، اساس المسؤولية، المصدر السابق، ص ٣٠٨٣.

المطلب الثاني

الأساس الموضوعي للمسؤولية المدنية السيارات ذات الطبيعة المزدوجة

يقصد بالنظرية الموضوعية تلك التي تتناول الضرر بصرف النظر عن الخطأ، وهما نظريتين الأولى هي فعل الأشياء المعيبة، والثانية هي تحمل التبعة، وسنبسط الحديث عنها في نقطتين:

الفرع الأول: نظرية فعل الأشياء المعيبة.

طرحنا هذه النظرية فكرة موضوعية مفترضة تقوم على أساس عدم كفاية الأمان والسلامة في السلع المنتجة، ومن ثم فإن المنتج يكون مسؤولاً مسؤولية موضوعية عن الأضرار التي تحدثها تلك المنتجات، حيث تبحث هذه النظرية مسألة المنتج المحترف الذي يفترض فيه المعرفة الفنية الدقيقة، في مقابل المستهلك الضعيف الذي يفترض لتلك المعلومة الفنية، فكأن المستهلك وضع ثقته في المنتج، وأقدم على استخدام المنتج^(١)، ولذلك فإن هذه السلعة أو المنتج، إن سببت ضرراً فإن المسؤولية تترتب على المنتج لها دون المستخدم، لتعيب السلعة، فتكون المسؤولية محددة النطاق ضمن المنتج فقط، وهذا التوجه الذي جاءت به قوانين حماية المستهلك، وحماية المنتجات، تمثل نظام قانوني جديد، قائم على التزام الشخص بتعويض ما يحدثه من ضرر ولو لم يصدر منه أي خطأ، وسميت بالمسؤولية المادية، أو الموضوعية لأنها تؤسس المسؤولية على عنصر الضرر^(٢)، فمن أحدث الضرر يلتزم بتعويضه بصرف النظر عن قصده ومسلكه، فموضوع التعويض هو الضرر، وأن الغرض من إستحداث هذه المسؤولية تحقيق حماية أكبر للمتضررين من حوادث المنتجات المعيبة، حيث أصبحت القواعد التقليدية عاجزة عن تحقيق تلك الحماية، مما دفع المشرعين إلى محاولة تطوير قواعد المسؤولية تحقيقاً لجبر الضرر دون البحث في خطأ محدثه^(٣).

وقد ضرب المشرع العراقي صفحا عن تناول هذه المسؤولية في قوانين المنتجات كقانون حماية حق المستهلك رقم (١) لسنة ٢٠١٠، وقانون حماية المنتجات العراقية رقم ١١ لسنة ٢٠١٠ المعدل. ولكن تشريعات أخرى أخذت بهذه النظرية في قوانينها كقانون حماية المستهلك المصري رقم ١٨١ لسنة ٢٠١٨، والذي نص في م(٢٧): "يكون المنتج مسؤولاً عن كل ضرر

(١) حسام الدين محمود حسن، المصدر السابق، ص ١٦١.

(٢) ناجية العطار، المسؤولية عن فعل المنتجات المعيبة في ضوء القانون المدني الفرنسي، مجلة العلوم القانونية والشرعية، العدد السادس، يونيو ٢٠١٥، ص ٨٧.

(٣) نوران ايهم عبد الجليل، سيد مهدي ميردادشي، ماهية المسؤولية المدنية عن المنتجات المعيبة، مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٠) العدد ٣، سنة ٢٠٢٤، ص ٢٩٠.

يلحقه المنتج أو يحدثه إذا ثبت أن ضرر نشأ عن عيب في المنتج يرجع إلى تصميمه أو صنعه أو تركيبه". وهذا النص يشترط لتحقيق المسؤولية شرطين:

الشرط الأول أن نكون بصدد منتج، والمنتج حسب نص م(١) من القانون حماية حق المستهلك المصري هو السلع والخدمات المقدمة من أشخاص القانون العام أو الخاص، وتشمل السلع المستعملة التي يتم التعاقد عليها من خلال مورد عدا الخدمات المالية والمصرفية المنظمة بقانون البنك المركزي والجهاز المصرفي، وقانون تنظيم الرقابة على الأسواق والأدوات المالية غير المصرفية^(١). ٢- أن يكون المنتج معيباً، أي لم يراعى في تصميمه، أو تركيبه، أو حفظه وتعبئته، أو استعماله، الحيلة الكافية لمنع وقوع الضرر، ومن ثم فإن الضرر لمفردة لا يترتب مسؤولية بل يشترط تعيب المنتج، وهذا ما يجب إثباته من المضرور^(٢).

وقد حظيت هذه النظرية بإعتبار كبير لدى طيف واسع من الفقهاء كأساس ناجع للمسؤولية عن السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، والمنفردة، إلا أن صعوبة تطبيق تلك الشروط يجعل تطبيق هذه النظرية كأساس للمسؤولية أمر صعب المنال، فواجب إثبات التعيب للمنتج تقع على عاتق صاحب السيارة، لكي تتحقق المسؤولية وفق المنتجات المعيبة^(٣)، وهذا بحد ذاته عائق أمام ترتب المسؤولية على الشركة المنتجة، لأننا لسنا بصدد سلعة بسيطة ترتبط بمكونات مادية، بل سلعة ذات قدرات فائقة بمكونات إلكترونية تحتاج فحص من قبل خبراء ومختصين، مما يجعل إختبار كل ذلك مكلفاً، بل قد لا يتوصل إلى وجود عيب أصلاً رغم وجود ضرر، علاوة على ذلك فإن فكرة إستقلال إتخاذ القرارات^(٤)، أو ما اصطلح على تسميتها بالتعلم الذاتي تجعل من تقنية الذكاء الاصطناعي متميزة عن تلك المنتجات التي لا تتمتع بتلك التقنية، ومن ثم فإن التعيب الذي تحظى بها تقنية الذكاء لا تتناسب مع تلك العيوب التي حددناها سابقاً في التصميم، أو التركيب، أو العرض، أو النقل أو .. الخ، لأن هذا التعيب في الغالب مادي، أما تعيب تقنية الذكاء الاصطناعي لا تتصور إلا في تلك القرارات التلقائية، وهي في الغالب ترجع إلى التعلم الذاتي والقرار التلقائي، إضافة إلى تعدد المتدخلين في عمل هذه التقنية، والذي إن حصل فيه تعيب،

(١) نور خالد عبد الرزاق، المسؤولية المدنية، المصدر السابق، ص ٢٠.

(٢) سمير سعد سلطان، التنظيم القانوني للسيارات ذاتية القيادة "دراسة مقارنة"، المجلة القانونية، جامعة المنصورة، المجلد ١٩، العدد ٣، ص ٢٠٥٧.

(٣) مصطفى أبو مندور موسى، مدى كفاية القواعد العامة للمسؤولية المدنية في تعويض اضرار الذكاء الاصطناعي، مجلة دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد الخامس، يناير ٢٠٢٢، ص ٣٧٤.

(٤) Simon Laimer, Haftung für konventionelle Fahrzeuge im Allgemeinen, Vorherige Quelle, p ١٢٣.

فالأخير قد يعدل عنه ليكون القرار الذي يليه صحيحاً، فهو أصلح العيب من تلقاء نفسه، أو تدخل مختصين أكثر، وعلى نطاق واسع، وهذا يجعل من الوصول إلى العيب صعب المنال. ولذلك فإن أساس المسؤولية لا يصح أن يبنى دائماً على فكرة المنتج المعيبة

الفرع الثاني: نظرية تحمل التبعات.

تنظر هذه النظرية إلى الذكاء الإصطناعي والأجهزة المدعمة بها إلى أنها تتجاوز النظريات التقليدية القائمة على الخطأ أو الخلل والتعيب، إلى إلزام كل من تسبب في إلحاق ضرر بالغير بالتعويض عن هذا الضرر، بصرف النظر عن صدور خطأ من المسؤول أو عدم صدور أي خطأ منه^(١)، وهو يعني أن التعويض يثبت بمجرد وقوع الضرر، ودون الحاجة إلى تسجيل أي خطأ في جانب المسؤول سواء كان من جانب صاحب العمل أو النشاط حتى لو كان قد راعي القوانين واللوائح المعمول بها، ولا يعفيه من تبعات هذه المسؤولية حصوله على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة بممارسة العمل أو النشاط^(٢)، ذلك أن الترخيص يمنح تحت شرط ضمني هو عدم المساس بحقوق الآخرين، وتقوم هذه المسؤولية على ثلاث أركان الأول هو نشاط أو عمل أو ممارسة، ينسج علاقة سببية بينه وبين الضرر، فهو يحقق مسؤولية، غير أن هذا النشاط أو الممارسة ينبغي أن يكون على درجة من الخطورة المحتملة بالأساس، وطابع الخطورة هذا متولد بسبب طبيعة المركبة التي تدعم بهذه التقنية، وبهذا الطابع فإن الشركة المصنعة لتلك التقنية تكون قد قامت بكافة الإجراءات اللازمة لمنع وقوع هذا الخطورة، ومن هذا المنطلق ظهرت فكرة التأمين الإجباري، والتعويض الإجباري، فالشركة كأنها تحملت عبء جميع الأخطار التي قد تنشأ من جراء استخدام تلك المركبات^(٣)، فيقع عليها واجب التعويض، ولكن وبنفس الوقت ينبغي على مستخدم تلك المركبة المدعمة بتقنية الذكاء الإصطناعي، أن يؤمن إجبارياً على المركبة لدى الشركة لكي يحظى بميزة قيادة أو تملك تلك السيارات، وبدونها فإن الشركة تخلي مسؤوليتها، كونها أخذت الاحتياطات اللازمة لعدم وقوع ضرر، وبموجب هذا التوجه، فقد إعتبر أساس مسؤولية السيارات ذات الطبيعة المزدوجة، بل وحتى المنفردة، التي تعمل بالذكاء الإصطناعي هو تحمل التبعة. ومع ذلك فإن الإستقلال أو الذاتية لا تعني نفي إمكانية مشاركة السائق أو الغير في حصول الضرر حسب الوقائع^(٤).

^(١) Von Sabrina Graul, Haftung autonomer Fahrzeuge, Source précédente, p ٣٢.

^(٢) أيمن مصطفى البقلي، طارق راشد، المصدر السابق، ص ٨٦١.

^(٣) Simon Laimer, Haftung für konventionelle Fahrzeuge im Allgemeinen, Vorherige Quelle, p ١٢٥.

^(٤) مصطفى ابو مندور موسى، مدى كفاية القواعد العامة للمسؤولية المدنية، المصدر السابق، ص ٣١٤.

الخاتمة:

في خاتمة هذه الدراسة توصلنا إلى عدد من النتائج، والتوصيات ندرجها فيما يأتي:

أولاً: النتائج.

١- إن السارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي تكون على طبيعتين مزدوجة، تتمثل في سائق المركبة والتقنية، وطبيعة منفردة تتمثل في التقنية فقط، والتفريق بينهما جاء من خلال اعتماد بعض الدول مستويات يقاس عليها التفريق بين الطبيعتين.

٢- حاول جانب من الفقه أن يضيف شخصية قانونية على تلك المركبات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، فمنهم من عدها من قبيل الشخص الاعتباري، وجعل من عناصر إعطاء الشخصية هو المعيار الضابط، فمتى ما توافقت تلك العناصر في الشخص الاعتباري، مع تقنية الذكاء الاصطناعي أمكن إضفاء الشخصية القانونية على تلك التقنية، وبمفهوم المخالفة فلا يمكن إضفاء تلك الشخصية، إلا أن الاتجاه الحديث في الفقه، وتوجيه البرلمان الأوروبي بدأ يحاول إضفاء شخصية قانونية للذكاء الاصطناعي ومن قبيلها المركبات بشكل ذاتي خارج فكرة الشخص الطبيعي ولإعتباري ليكون هناك ما يسمى بالشخص التقني أو الروبوت.

٣- إن أساس المسؤولية وفق النظرية الشخصية كنظرية الخطأ الشخصي غير فعال بمعناه المحدد في القانون، وذلك لأن السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، قد لا يصدر منها انحراف عن السلوك المعتاد، لأن القرارات المتخذة صحيحة، وبالتالي فلا تترتب مسؤولية لعدم تحقق الشروط التي تقتضيها فكرة الخطأ الشخصي. فضلاً عن أن فكرة الحراسة التي طالما إسند عليها في تحديد مسؤولية الأشياء والجمادات، لم تلبى المأمول في إمكانية اعتبارها أساس للمسؤولية عن أضرار السيارات ذاتية القيادة، لأن الحراسة بمعناها الفني تفترض وجود شيء له حارس، غير أن هذا المعنى لا ينصرف لتلك السيارات التي تكون لها تقنية إستقلال إتخاذ القرارات فصار تطبيق هذه النظرية غير فعال أيضاً.

٤- تعد النظرية الموضوعية من أهم النظريات التي بدأت تحل إمكانية تأسيس المسؤولية عليها وتحديدًا في نظرية الأشياء المعيبة، إلا أن النظرية الأخيرة لا تحل كل فرضيات أضرار السيارات التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، فكانت الحاجة لتأسيس المسؤولية على نظرية أخرى ضمن النظريات الموضوعية، فكانت نظرية تحمل التبعة التي تعني تحميل الشركات المنتجة لهذه السيارات تبعات الأضرار المتولدة عنها، وأن الضرر الذي حصل ضرر مفترض ثابت، ووضع تبعاً لذلك نظام التأمين والتعويض الإجباريين.

٥- إن إستعراض الإتجاهات السابقة لبيان أساس المسؤولية تنبأ في النهاية أن من يتحمل تلك المسؤولية قد يكون المستخدم، أو المنتج، أو حتى السبب الأجنبي، حسب كل نظرية، أو فرض تختلف باختلاف الوقائع التي تطرأ، وليس على نظرية واحدة فقط.

ثانياً: التوصيات.

١- نوصي المشرع أن يراجع الآراء الفقية التي تكلمت عن الشخصية القانونية، وأن يفرد شخص ثالث مع الأشخاص الذين لهم شخصية قانونية، يسمى بالشخص التقني، تضاف له شخصية قانونية ضمن إطار محدد في الروبوتات من قبيلها السيارات ذات الطبيعة المنفردة، وتكون لها ذمة مالية من خلال صندوق لهذا الغرض المتمثل بأضرار السيارات حصراً، وأن يتم تعديل نص م(٤٧) وتكون على الشكل التالي "الأشخاص المعنوية: أولاً: الشخص الاعتباري....، ثانياً: الشخص التقني، وهو كل تطبيق مدعوم بتقنية الذكاء الاصطناعي، وتتنحصر في أضرار الروبوتات ومن قبيلها السيارات ذاتية القيادة".

٢- نوصي المشرع بأن يعدل قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ بإضافة مفاهيم ومستويات للسيارات ذاتية القيادة، وأن يحدد نطاق المسؤولية لتلك السيارات من خلال وضع أساس خاص بالمسؤولية التقنية على أساس تحمل التبعة، فيما يتعلق بأضرار الروبوت عموماً، والسيارات ذاتية القيادة، التي تعمل بالذكاء الاصطناعي، مسيطرة لقوانين المرور الدولية التي تم التعرض لها في البحث.

٣- نوصي المشرع بإعادة النظر في قانون حماية المستهلك رقم ١ لسنة ٢٠١٠، وأن يضمن في ثنايا نصوص تعريفات المنتج بشكل يواكب فكرة التقنية، وتعريفها بما يشمل تطبيقات الذكاء الصناعي.

المصادر:

أولاً: الكتب القانونية.

١. حسن علي الذنون، اصول الالتزام، مطبعة المعارف، ١٩٧٠.
٢. حسن كبره، المدخل إلى القانون، المعارف للنشر، الإسكندرية، ج ٢.
٣. سليمان مرقس، الوافي، المدخل للعلوم القانونية، مكتبة المعهد العالي بوزارة العدل، مصر، ط ٣، ١٩٧٨.
٤. سمير تناغو، مصادر الإلتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠٠٩، ط ١، ج ١.
٥. عبد الرزاق السنهوري، أصول القانون، مطبعة فتح الله الياس، مصر، ١٩٣٦.
٦. عبد المنعم فرج الصدة، أصول القانون، مكتبة مصطفى الباني وأولاده، مصر، ١٩٦٥، ج ٢.
٧. غالب الداودي، المدخل الى علم القانون، دار وائل للنشر، عمان، ٢٠٠٤، ط ٤.
٨. محمد حسن قاسم، المدخل لدراسة القانون، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ج ٢، ٢٠٠٦.
٩. محمد حسين منصور، المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٠.
١٠. محمد حسين منصور، مبادئ القانون، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٦.
١١. محمد شكري سرور، النظرية العامة للحق، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٦، ط ١.
١٢. منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني، منشورات ناراس، اربيل، ٢٠٠٦، ط ١.
١٣. نبيل ابراهيم سعد، النظرية العامة للحق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ط ١.
١٤. عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح القانون المدني، مصادر الإلتزام، ج ١، شركة الطابع للنشر، بغداد، ١٩٦٣.
١٥. محمد سليمان الأحمد، النظرية العامة للقصد المدني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط ١، ٢٠٠٩.

ثانياً: الرسائل والبحوث.

١. ايمن مصطفى البقلي، طارق جمعة السيد راشد، نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، جامعة دمنهور، كلية الشريعة والقانون، العدد الحادي والأربعون، ابريل ٢٠٢٢.
٢. بدري جمال، الذكاء الاصطناعي بحث في مقاربتة القانونية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ٥٩، العدد ٤، ٢٠٢٢.
٣. بير ماليه، المسؤولية المدنية الناجمة عن فعل السيارة ذاتية القيادة، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ٢٠، العدد ٤، ديسمبر ٢٠٢٣.
٤. ببير ماليه، المسؤولية المدنية الناجمة عن فعل السيارات ذاتية القيادة، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ٢٠، العدد ٤، ديسمبر ٢٠٢٣.

٥. جهاد محمود عمر، الشخصية القانونية للروبوتات الذكية بين المنح والمنع، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، المجلد ٣٦، العدد ٤٥.
٦. حامد احمد الدرعي، المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون، جامعة الإمارات، ٢٠١٩.
٧. حسام الدين محمود حسن، واقع الشخصية القانونية للذكاء الاصطناعي، مجلة روح القوانين، العدد ١٠٢، ابريل ٢٠٢٣.
٨. حسن محمد الحمراوي، اساس المسؤولية المدنية عن الروبوتات بين القواعد التقليدية والإتجاه الحديث، مجلة كلية الشريعة والقانون، جامعة الدقهلية، العدد ٢٣، سنة ٢٠٢١، الاصدار الثاني، ج ٤.
٩. حكم حسن العجارمة، المسؤولية عن أضرار الذكاء الاصطناعي في التشريع الأردني، مجلة جامعة الزيتونة الأردنية للدراسات القانونية، المجلد ٤، الاصدار الثاني، ٢٠٢٣.
١٠. سعاد محمد بلتاجي، المسؤولية الشرعية عن حوادث السيارات ذاتية القيادة، مجلة العلوم الاسلامية، العدد ٣٧، ٢٠٢٢.
١١. سمير سعد سلطان، التنظيم القانوني للسيارات ذاتية القيادة "دراسة مقارنة"، المجلة القانونية، جامعة المنصورة، المجلد ١٩، العدد ٣.
١٢. صمصاع غيدان البدري، مسؤولية الإدارة عن الضرر المعنوي في القانون العراقي، اطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، كلية القانون، ٢٠٠٣.
١٣. عبد الله طه فرحات، فكرة الشخصية الاعتبارية مجلة كلية الحقوق للدراسات والبحوث، جامعة المنوفية، العدد ١٠، ديسمبر ٢٠٢٠.
١٤. عمر طه بدوي، النظام القانوني للروبوتات الذكية المزودة بتقنية الذكاء الاصطناعي، مجلة الدراسات القانونية الاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة مدينة السادات، المجلد ٧، العدد ٣، ٢٠٢١.
١٥. محمد ربيع فتح الباب، عقود الذكاء الصناعي نشأتها، ومفهومها، وتسوية منازعاتها من خلال التحكيم، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنوفية، العدد ١٠، ٢٠٢٠.
١٦. مصطفى ابو مندور موسى، مدى كفاية القواعد العامة للمسؤولية المدنية في تعويض اضرار الذكاء الاصطناعي، مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد ٥، يناير ٢٠٢٢.
١٧. ناجية العطار، المسؤولية عن فعل المنتجات المعيبة في ضوء القانون المدني الفرنسي، مجلة العلوم القانونية والشرعية، العدد السادس، يونيو ٢٠١٥.
١٨. نور خالد عبد الرزاق، المسؤولية المدنية الناشئة عن إستخدام الذكاء الاصطناعي، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، في مؤتمر كلية الحقوق بجامعة عين شمس المنعقدة في الخامس من نوفمبر ٢٠٢٣، الموسوم ب التحديات والآفاق القانونية والاقتصادية للذكاء الاصطناعي، المجلد ٦٦، العدد ٣٣.
١٩. نوران ايهم عبد الجليل، سيد مهدي ميردادشي، ماهية المسؤولية المدنية عن المنتجات المعيبة، مجلة الجامعة العراقية المجلد (٧٠) العدد ٣، سنة ٢٠٢٤.

ثالثا: التقارير.

١. تقرير الإدارة الوطنية لسلامة المرور على الطرق السريعة الأمريكية لعام ٢٠٢٣ (NHTSA)، والمنشور على الموقع، <https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/automated-vehicles-safety>، تاريخ الزيارة يوم الأحد، الموافق ٢٧ / ١٠ / ٢٠٢٤.
٢. جيمس اندرسن، نيدي كالرا، تقرير حول تقنية المركبات المستقلة ذاتية القيادة، مؤسسة راند للنشر، ٢٠١٦.

رابعا: المصادر باللغة الاجنبية.

١. Michael Haenlein' and Andreas Kaplan, A Brief History of Artificial Intelligence: On the Past, Present, and Future of Artificial Intelligence, journals.sagepub.com/home/excmr, SAGE, Cartomia Managerment Rece ١-١٠ The Regetits of the University of Califoma ٢٠١٠ sagepub.comjournals per.
٢. LÉON MICHOD, LA THÉORIE DE LA PERSONNALITÉ MORALE ET SON APPLICATION AU DROIT FRANÇAIS PAR, LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE Ancienne Librairie Chevalier-Murseg et C et ancienne, ١٩٣٢.
٣. Sabrina Graul, Haftung autonomer Fahrzeuge - eine zivilrechtliche Perspektive, ELSA Austria Law Review V, Seite ٢٤-٣٠ (٢٠٢٠) <https://doi.org/10.33196/eslr20201002401ealr2020>.
٤. Simon Laimer, Haftung für konventionelle Fahrzeuge im Allgemeinen, Springer, Bibliothek des Wirtschaftsrechts, <https://doi.org/10.1007/978-3-662-63635-0>.
٥. Von Sabrina Graul, Haftung autonomer Fahrzeuge - eine zivilrechtliche Perspektive, ELSA Austria Law Review V, Seste ٢٤-٣٠ (٢٠٢٠) <https://doi.org/10.33196/calr20201002401cale2020>, ٢٤.

خامسا: القوانين والقرارات.

١. قانون المرور الألماني ١٩٠٩.
٢. Straßenverkehrsgesetz (StVG), Ausfertigungsdatum: ٠٣.٠٥.١٩٠٩, §
٣. قانون المرور الفرنسي.
٤. Code de la route ١٥ janvier ٢٠١٣, Modifié par Décret n°٢٠٢٢-٣١ du
٥. القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل.
٦. قانون حماية المستهلك العراقي رقم ١ لسنة ٢٠١٠.

٧. قانون المرور العراقي رقم ٨ لسنة ٢٠١٨.
٨. قانون حماية المنتجات العراقية رقم ١١ لسنة ٢٠١٠.
٩. القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.
١٠. قانون حماية المستهلك المصري رقم ١٨١ لسنة ٢٠١٨.
١١. توصية لجنة القانون المدني في البرلمان الاوربي، في ١٦ فبراير سنة ٢٠١٧، في القرار رقم (٢٠١٥/٢١٠٣ inl) وقد عدل عن هذا التوجيه في ٢٠ اكتوبر سنة ٢٠٢٠ قرار رقم (٢٠٢٠/٢٠١٤ in;).