

تصورات اولية حول تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة

أ.د. حيدر ادهم (*)

الكلمات المفتاحية: سيارات ذاتية القيادة «سيارات ذكية»، المسؤولية التعاقدية، المسؤولية التقصيرية، القانون واجب التطبيق، قواعد الاسناد، الخطأ، الضرر، اهمال، علاقة تتضمن عنصر اجنبي.

المقدمة

تطرح التطورات التكنولوجية الحديثة في ميادين الحياة المتنوعة تحديات قانونية ذات اهمية نظرا لتأثير هذه المستجدات على جوهر المفاهيم القانونية التقليدية التي تستهدف تحقيق العدالة بين الاطراف المتنازعة مما يتطلب التصدي لهذه التحديات الناجمة عن تكنولوجيا الافاق الجديدة بغية تكوين تصورات للمعالجات القانونية التي ستقدم عند مواجهة المجتمع للمشاكل التي ستستجد في المستقبل القريب، وهي تحديات ناجمة بالدرجة الاولى عن تطورات علمية ترتبط بتطبيقات الذكاء الاصطناعي، والطاقة المتجددة، والمواد البلاستيكية المتحللة ذاتيا، فالمدن الذكية التي يجري الحديث عنها من جانب دول متعددة ستعني طرح تحديات قانونية في مختلف تفاصيل الحياة فيها، ومنها تلك التي ستنجم عن حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» - حيث تتسابق مجموعة من الشركات الكبرى على

الملخص

من المتوقع ان يشهد العالم في المستقبل سيطرة كبيرة للذكاء الصناعي على مجمل تفاصيل الحياة، فالمدن الذكية التي يجري الحديث عنها من جانب دول متعددة ستعني طرح تحديات تواجه المؤسسات القانونية والقضائية ناشئة عن التكنولوجيات المتطورة التي سيستعملها الانسان، ومن ذلك ما يتعلق بتحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «السيارات الذكية» مما يطرح اهمية تكوين تصورات اولية ذات طابع قانوني تتعلق بايجاد حلول لمشكلة القانون واجب التطبيق عند وجود عنصر اجنبي في العلاقة القانونية إذ تتداخل عناصر متنوعة في اطار علاقات غير تقليدية وصولا الى تحديد اكثر القوانين صلة بالنزاع وبما يحقق استجابة مناسبة لفكرة العدالة مع الاخذ بنظر الاعتبار فئات العلاقات المتداخلة والتي قد تنشأ عن حوادث السيارات ذاتية القيادة «السيارات الذكية» عند تحديد المسؤولية المتعلقة بسلوك كل طرف، الامر الذي يتطلب تطوير مجموعة من التشريعات ذات العلاقة بهذا النوع من الحوادث مع القبول باعطاء حرية اكبر للقضاء في تحديد القانون واجب التطبيق اثناء قيامه بعملية التكييف القانوني للنزاع المعروض امامه.

haider692006@hahoo.com

(*) جامعة النهرين / كلية الحقوق

تطوير تقنيات ذكية تساهم في التعجيل بطرح مثل هذه الانواع من السيارات الحديثة الى الاسواق العالمية - اذا تصورنا وجود عنصر اجنبي في العلاقة القانونية التي يجري نظرها من جانب القاضي الوطني في اية دولة تتوافر على اراضيها امكانية وجود مدن ذكية تستخدم التكنولوجيات الحديثة التي اشرنا الى بعض تطبيقاتها في اعلاه.

اولا: اهمية البحث

يكتسب البحث في موضوع تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة "الذكية" من ضرورة تكوين تصورات اولية عن الاطار القانوني الذي يتحدد بوجود وجود قانون يثبت له الاختصاص لكي تتكفل قواعده الموضوعية في حسم المشاكل القانونية الناجمة عن مثل هذه الحوادث التي يكون احد اطرافها في اقل تقدير مستعملا لسيارة او اية وسيلة نقل اخرى ذاتية القيادة "الذكية" في حالة وجود عنصر اجنبي، وبشكل خاص بعد تاشير تزايد استعمال مثل هذه السيارات في الدول المتقدمة صناعيا وبدأ ظهور تشريعات في دول متعددة تنظم عملية استعمالها.

ثانيا: مشكلة البحث

تتمثل مشكلة البحث في وجود تطبيقات ذكية تتمثل بسيارات ذاتية القيادة «الذكية» مع وجود قواعد اسناد وطنية واخرى واردة في اتفاقيات دولية تعالج مشكلة تحديد القانون واجب التطبيق على العلاقات التقليدية التي تتضمن عنصرا اجنبيا في موضوع المسؤوليةين

العقدية والتقصيرية دون العلاقات الاخرى المتضمنة لعنصر اجنبي الناجمة عن استعمال تكنولوجيات حديثة، ومنها تقنية السيارات ذاتية القيادة مما يعني وجود نوع من الفراغ القانوني النسبي على مستوى التشريع، وبالتحديد في مجال وجود قاعدة اسناد ذكية تحدد القانون واجب التطبيق على مثل هذه الحوادث إذ يطرح هذا التحدي مجموعة من الاسئلة منها: هل يمكن تصور تطبيق قواعد الاسناد التقليدية في مجال تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» ؟ ام ان هناك حاجة الى تصورات اخرى تقودنا الى تشريع قواعد اسناد خاصة بمثل هذه الحوادث التي تنجم عن استعمال سيارات ذاتية القيادة «الذكية» ؟ وهل يمكن تصور امكانية القبول بفكرة تجزئة العلاقة إذ يجري تطبيق اكثر من قانون عليها نظرا لتنوع فئات العلاقات الناجمة عن وصول مثل هذه السيارات الى الاسواق مما يعني تنوع المسؤولية بحيث نكون امام مسؤولية مركبة «عقدية وتقديرية» ؟ الامر الذي يعني امكانية تطبيق اكثر من قانون على المسؤولية الناجمة عن مثل هذه الحوادث.

ثالثا: منهجية البحث

سنلجأ في بحثنا هذا الى المنهجين الوصفي والتحليلي عند دراسة المشكلة البحثية المطروحة، فخطوة الوصف تساعد بالنتيجة في تحليل المفاهيم القانونية وربطها بتقنية السيارات ذاتية القيادة "الذكية"، وصولا الى تحقيق هدف البحث المتمثل بايجاد معالجة قانونية تحدد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة "الذكية" عند وجود عنصر اجنبي.

رابعاً: خطة البحث

ستتضمن خطة البحث مبحثاً اول يتطرق الى التعريف بالسيارات ذاتية القيادة «الذكية» في حين سيعالج المبحث الثاني موضوع تحليل قواعد الاسناد التقليدية ذات الصلة بحوادث السيارات، وهي مرتبطة بموضوع المسؤولية التقصيرية، والحكمة من تبني الاتجاه المعروف في الانظمة القانونية الوطنية الذي يذهب الى منح الاختصاص لقانون محل وقوع الفعل المنشئ للالتزام، وفيما اذا كان بالامكان اعمال هذه القاعدة بتفصيلاتها على المسؤولية التقصيرية الناجمة عن حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية»، في حين سنتطرق في المبحث الثالث الى ما يمكن تصويره من ضرورة تحقق نوع من التدخل التشريعي بخصوص المسؤولية الناجمة عن حوادث هذه السيارات «الذكية» وصولاً الى تحديد قاعدة اسناد مناسبة تحدد القانون الواجب التطبيق تكون مفصلة بدرجة اكبر من القواعد الموجودة حالياً والتي تتعلق بالمسؤولية التقصيرية مع الاخذ بنظر الاعتبار امكانية اخضاع المسألة الى اكثر من قانون، وهي فكرة تبنتها بعض التشريعات في ميادين قانونية محددة.

المبحث الاول

التعريف بالسيارات ذاتية القيادة «الذكية» والتبعات القانونية التي تثيرها

يستعمل مصطلح السيارات ذاتية القيادة او السيارات الذكية ليشير الى وسيلة نقل برية قادرة على السير في الطرقات عن طريق

استشعار البيئة المحيطة بها ذاتياً من دون تدخل العنصر البشري معتمدة في ذلك على مجموعة متكاملة من خوارزميات رسم الخرائط والبيانات التي يجري تامين الحصول عليها من اجهزة استشعار متعددة مدمجة بهذه السيارات لتحديد مسار الطريق، وتشمل اجهزة الاستشعار النموذجية او المتميزة نظام «ليدار» الذي يشبه الرادار، فضلاً عن نظام رؤية مجسمة، ونظام تحديد المواقع الجغرافية (GBS) ونظام التعرف البصري على الاشياء، ونظام تحديد الموقع في الوقت الحقيقي، فمثل هذه السيارات تعتمد على العقل الروبوتي «جهاز كومبيوتر» إذ تخزن البيانات فيه فضلاً عن برامج التشغيل واماذا الاشارات الواردة في الاجهزة الخاصة بالاستشعار والاوامر الخارجية التي يتلقاها من جهة وحدات التشغيل، كما يقوم العقل الروبوتي بمعالجة البيانات والاشارات السابقة واصدار الاوامر ذات الصلة الى وحدة التحكم. ومن غير الصحيح الاعتقاد ان تاريخ التفكير بصنع مثل هذه السيارات يعود الى فترات زمنية قريبة وانما بدأت الفكرة منذ خمسينيات القرن العشرين حيث ظهرت اول سيارة ذاتية القيادة بصورة فعلية في المانيا عام ١٩٨٤ عن طريق مختبرات «نافلاب» التابعة لجامعة كارنيجي ميلون اضافة الى مشروع شركة مارسيديس بينز وجامعة بنسويهر عام ١٩٨٧ ومنذ التاريخ المذكور بدأت شركات اخرى ومنظمات بحثية تدخل الميدان المذكور عن طريق تطوير نماذج من السيارات ذاتية القيادة «ذكية» ومن بينها شركات «تويوتا»، «ابل»، «غوغل»، «انتل»، «اودي»، «بي ام دبليو»، «تسلا»، «اوبر»، «فورد»، وفي العام ٢٠١٥

اجازت خمس ولايات امريكية اضافة الى العاصمة الامريكية واشنطن اختبار السيارات ذاتية القيادة الكاملة "الذكية" على الطرقات، وهي ولايات ميشيغان، وفيرجينيا، وفلوريدا، وكاليفورنيا، ونيفادا، كما سمحت دول اوربية في العام ذاته منها المانيا واسبانيا وهولندا باختبار سيارات ذاتية القيادة "ذكية" في الطرقات العامة^(١).

وتجري الاشارة الى وجود مجموعة من الاعتبارات التي يجب ان تراعى اذا ما اريد لهذا النوع من السيارات ان ينتشر استخدامها في الطرقات، وهي اعتبارات يرتبط بعضها بجوانب قانونية ذات اهمية، إذ يكون من الصعب فصل احد هذه الاعتبارات عن الأخرى، وتتمثل بالاتي:

الاعتبار الأول: والذي يتمثل بمسألة الجدوى او الفائدة من التكنولوجيا التي تستعمل فيها والتي يجري عن طريق تقديم مميزات معينة على اساس ان وجود سيارات تستخدم انظمة تعمل ذاتيا ولو بصورة محدودة ومن دون تدخل بشري هو امر متوافر كما في تكيف السيارة مع السرعات المختلفة، والتعرف على انواع من المخاطر المحيطة الا ان المشكلة تبرز من جهة التسليم بحقيقة زيادة التكلفة كلما اردنا تطبيق تكنولوجيا اكثر دقة إذ تضاهي او تزيد عن الامكانيات البشرية في الملاحظة والتتبع لتفاصيل ما يحدث، واختيار رد الفعل المناسب.

الاعتبار الثاني: فيتمثل بضرورة وجود بنية تحتية رقمية، اذ يجب ان تتوفر تكنولوجيا الخرائط التفصيلية والدقيقة التي تحتاجها

السيارات ذاتية القيادة «ذكية» لكي تتمكن من التعامل مع البيئة المحيطة، والامر المذكور ممكن إذ تستطيع السيارات ان تبث المعلومات عن البيئة المحيطة الى سيارات اخرى ضمن منظومة مركزية للخرائط، وهذا ما يقتضي الاتصال الدائم بشبكة الانترنت، فوجود طرقات او اماكن لا تتوفر فيها خدمة الاتصال بالشبكة ستقلل من كفاءة وقيمة النظام المعمول به من حيث درجة الامان المطلوب توافرها. كما يمكن ان تثار عقبة التنافس على الطيف الراديوي المطلوب لاتصالات السيارات.

الاعتبار الثالث: والذي يتمثل بالجوانب القانونية ذات الصلة بفكرة المسؤولية الناجمة عن الحوادث التي تتسبب بها السيارات ذاتية القيادة «الذكية»، والامر المذكور سيضطر الشركات المصنعة لانواع هذه السيارات الى زيادة معدل الامان الامر الذي يقود الى زيادة في كلف الانتاج مما يشكل عاملا معيقا بالنسبة للجهات المنتجة. كما يمكن ان تقلل القوانين المنظمة لوجود واستعمال هذه السيارات من قيمتها اذا ما جرى تقييد عملية جمع البيانات الضرورية للتأكد من جودة عملها، وهي قوانين ما زالت في طور الاعداد مما يعني صعوبة التنبؤ بنتائجها^(٢). فالدعوات الى الحاجة لتشريعات جديدة تتعامل مع التكنولوجيات الحديثة امر قائم إذ يشير احد الحقوقيين الى ان التكنولوجيا تسبق القانون في مجالات متعددة، والقوانين المطبقة في الوقت الحاضر تفترض وجود مركبات يوجهها الانسان حتى ان بعض هذه القوانين يعود الى عصر العربات التي تجرها الخيول^(٣).

الاعتبار الرابع: والذي يرتبط بإمكانية ان تصبح مثل هذه السيارات غير محفزة للمنتجين لدخول الاسواق المهمة بمثل هذه الانواع من السيارات، وهذا العامل السلبي يمكن ان يتحقق اذ جرى اتباع نموذج تقاسم السلعة، العرض الذي تقدمه شركتي (Uber) و (Lyft) ومعناه إمكانية حصول المستهلك على السلعة المطلوبة عند حاجته لها دون ان يملكها حيث يضمن مثل هذا العرض زيادة اعتماد السيارات ذاتية القيادة "الذكية" عن طريق زيادة عدد المستهلكين الا ان الامر المذكور لا يعني بالضرورة قيام كل مستهلك بشراء سيارة مستقلة لاستعماله الشخصي مما يقلل الطلب عليها في المستقبل الامر الذي يعد عاملا محبطا للمنتجين.

الاعتبار الخامس: والذي يرتبط بمستوى الارباح المتوقعة «الربحية» فاذا كانت عملية الترويج والنشر للمنتج المذكور عالية فان هذا سيزيد من كلف الانتاج ويقلل من هامش الربح المتوقع، فضلا عن عامل التنافسية بين المنتجين، فعدم قدرتهم على تقديم ما يميزهم عن الآخرين سيحصر التنافس بعامل السعر مما يعني إمكانية عدم وصول بعض الشركات الى السعر المناسب لها مما يقلل من قدرتها على عملية تطوير المنتج وبالتالي خروجها من السوق عاجلا ام اجلا، والحل لهذه المشكلة يتمثل بتعاون المنتجين فيما بينهم على انتاج نماذج محددة من السيارات ذاتية القيادة «الذكية»^(٤).

ومن جانب اخر يطرح البعض وجود سلبيات قد تواجهها المجتمعات المستخدمة للسيارات ذاتية القيادة «الذكية» فقد تؤدي

الى زيادة نسبة البطالة في صفوف العمالة غير الماهرة، ففقدان سائقي الاجرة لوظائفهم امر متصور فضلا عن تأثر قطاع خدمات النقل العام ومحلات صيانة السيارات مما يؤدي الى زيادة في الضغوط الاجتماعية والاقتصادية التي يتعرض لها البشر طبقا لدراسة اجرتها شركة اوكسفورد البريطانية للابحاث والاستشارات الاقتصادية^(٥)، كما تتوفر احتمالية فقدان المستعملين لجانب من الحق في الخصوصية الناجمة عن اختراق نظم المعلومات في هذا النوع من السيارات ومشاركتها من قبل الآخرين، اضافة الى مخاطر استخدامها في الهجمات الارهابية، وتضرر شركات التأمين التي ستكون مضطرة الى تخفيض اقساط التأمين الى حد كبير لكي تشجع مالكيها على التأمين عليها لانها مصممة اساسا للحد من حوادث الطرق^(٦). وعلى الرغم من كل هذه المميزات والمعوقات في ذات الوقت تبقى المشكلة القانونية قائمة من جهة تحمل المسؤولية المدنية والجنائية في حالات الحوادث، وبالتحديد فيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية في ظل وجود فراغ قانوني إذ لا تتوافر لدينا قواعد قانونية ذكية تغطي الفروض الناجمة عن استعمال مثل هذه السيارات والتي قد تنشأ في المجتمع، ومع ذلك فان جانب اساسي من الحل المتصور للتحديات المطروحة قد يتمثل ببناء مدن ذكية ضمن تصور متكامل لانماط الحياة فيها تغطيها قواعد قانونية خاصة قادرة على التعامل مع تفاصيل الحياة بمجتمع يستعمل تقنيات ذكية الى مديات واسعة.

المبحث الثاني

مدى صلاحية قواعد الاسناد التقليدية في التعامل مع حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية»:

يجد الطرف المتضرر الاساس القانوني في جبر الاضرار الناجمة عن الحوادث التي تسببها السيارات ذاتية القيادة «الذكية» في فكرة المسؤولية التقصيرية «الالتزامات الناشئة عن الفعل الضار» إذ يتجه غالبية فقه القانون الدولي الخاص في معظم دول العالم الى منح الاختصاص للقانون المحلي «Loi Locale» الذي يتمثل بقانون محل وقوع الفعل المنشئ للالتزام، بل ان الغالبية العظمى من النظم القانونية السائدة في العالم قد تبنت الاتجاه المذكور بعده الحل الوحيد والمناسب لحل مشكلة تنازع القوانين في ميدان المسؤولية التقصيرية^(٧). والسؤال المطروح في السياق المتقدم يتمثل بمدى صلاحية تطبيق القانون المحلي «Loi Locale» على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» في الحالات التي تتضمن وجود عنصر اجنبي إذ تتداخل المسؤولية الناجمة عن الالتزامات التعاقدية للشركات المصنعة - خاصة عند وجود اخطاء او عيوب مصنعية - والبائع لمثل هذا النوع من السيارات مع المسؤولية التقصيرية؟

إغن الاجابة عن هذا السؤال بتفرعاته المتنوعة يقتضي منا اولاً بيان الفكرة القائلة بتطبيق القانون المحلي «Loi Locale» والتي تتبناها غالبية التشريعات في دول العالم فضلاً عن الفقه والقضاء، والحكمة المتصورة من جراء الاخذ بها إذ يقدم فقه القانون الدولي

الخاص المبررات للقاعدة المذكورة على اساس تحقيق التوازن بشكل او باخر بين حقوق الافراد الامر الذي يتحقق اثناء تطبيق قانون الدولة على الاعمال ذات الطابع المادي التي تقع داخل اقليمها، ويطرح راي اخر اساساً مفاده ان اعمال القانون المحلي «Loi Locale» في الحالة المذكورة ينبغي بارتباط القواعد الحاكمة للفعل الضار بفكرة الامن في الدولة التي حدثت على اقليمها هذه الافعال، كما ان تطبيق القانون المذكور يتوافق مع توقعات الافراد مما يحقق فكرة الامن القانوني^(٨) إذ انه عادة ما يكون القانون الذي يعلم به المسؤول عن الفعل الضار، ويتسم الحل الذي يعطي الاختصاص للقانون المحلي «Loi Locale» بالبساطة والوضوح كما انه ينسجم مع فكرة تحديد القانون واجب التطبيق عن طريق تركيز العلاقة وربطها باكثر القوانين صلة بها الامر الذي يتفق مع المنطق المقبول والسليم لجوهر العلاقة القائمة على فكرة المسؤولية التقصيرية^(٩).

وقد سار المشرع العراقي باتجاه تبني الخيار المذكور كقاعدة عامة طبقاً لحكم المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١^(١٠) مع ضبط تطبيقها باستثناء يسمح في حالة محددة بتطبيق قانون القاضي المرفوع امامه النزاع، وهو في الحالة المذكورة القانون العراقي، فطبقاً للمادة (١/٢٧) من القانون المدني العراقي النافذ تم منح الاختصاص كاصل لقانون مكان وقوع الفعل المنشأ للالتزام «القانون المحلي» «Loi Locale» بينما جرى استبعاد اعمال هذا القانون اذا كان الفعل

المنشأ للالتزام غير مشروع في قانون مكان وقوعه بالنسبة للوقائع التي تحدث في الخارج لكنه يعد مشروعاً في القانون العراقي إذ يثبت الاختصاص في الحالة الأخيرة للقانون العراقي "قانون القاضي" دون قانون مكان وقوع الفعل المنشأ للالتزام اعمالاً لحكم المادة (٢/٢٧) من القانون المدني العراقي النافذ على عد ان الاختيار بين القانون المحلي "Loi Locale" والقانون العراقي بالنسبة لتقدير مدى مشروعية الفعل الواقع خارج الاقليم العراقي سيكون منصبا باتجاه اعمال القانون العراقي على حساب القانون المحلي "Loi Locale" لتعلق الامر بالنظام العام^(١١). والحقيقة ان الحالة المعاكسة لا تعالجها المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي. بمعنى كون الفعل الذي يدعى انه منشأ للالتزام في نزاع يتضمن عنصر اجنبي معروض امام القضاء العراقي يكون «مشروع» لا يمكن ترتيب مسؤولية تقصيرية عليه طبقاً لقانون محل وقوع الفعل المنشأ للالتزام لكنه غير مشروع طبقاً للقانون العراقي ففي مثل هذا الفرض الذي يعكس حالة من حالات الفراغ التشريعي في القانون العراقي فضلاً عن تشريعات الدول العربية يمكن اللجوء الى «فكرة تجميع نقاط الاتصال» التي يستند اليها القضاء الامريكي في تحديد القانون واجب التطبيق في بعض الفروض، وهي فكرة تقترب كثيراً من نظرية التركيز الموضوعي في اطار العلاقات التعاقدية ووفقاً للظروف والملابسات التي تحيط بالعقد الامر الذي يقتضي في هذه الحالة تصدي القاضي لها في اطار الدور الايجابي له اثناء قيامه بوظيفة القضاء الامر الذي قام به القضاء الامريكي في

حكم متميز صدر عن محكمة استئناف نيويورك في ١٩ ايار ١٩٦٣ في قضية (Babock V. Jackson) التي تتلخص وقائعها انه بتاريخ ١٩ ايلول ١٩٦٠ قامت الانسة "جورجيا بابوك" وهي امريكية الجنسية متوتنة في مدينة "روشستر" بولاية نيويورك برحلة الى كندا بصحبة اصدقائها "السيد وليام جاكسون وزوجته المتوطنين معها في المدينة ذاتها" واثناء الرحلة إذ كان السيد "جاكسون" يقود سيارته بنفسه انحرفت السيارة عن الطريق واصطدمت بحائط صخري يقع بجانب الطريق المار بمقاطعة اونتاريو الكندية مما ادى لاصابة الانسة "جورجيا بابوك" باصابات خطيرة فقامت الدعوى امام محاكم ولاية نيويورك بعد عودتها على السيد "جاكسون" مطالبة اياه بالتعويض عن الاضرار التي لحقت بها نتيجة اهماله في القيادة، واثناء امرافعة دفع السيد "جاكسون" ان قانون مقاطعة اونتاريو الكندية، وهو قانون محل وقوع الفعل المنشأ للالتزام لا يلزم سائق السيارة بدفع تعويض للمسافر معه طالما كان الاخير مسافراً بالمجان. اي انه لا يدفع اجرة النقل، وهو الاتجاه الذي ايدته محكمة الدرجة الاولى حيث ان المدونة الامريكية الاولى للقانون الدولي الخاص التي وضعت من جانب مجموعة من القانونيين الامريكيين، ومنهم الاستاذ "Beale" عام ١٩٣٥ قد تبنت قواعد الاسناد التقليدية ذات الطابع الاقليمي^(١٢). فالمسؤولية عن الخطا طبقاً لهذه المدونة كانت تخضع لقانون محل وقوع الفعل الضار اسوة بالحل المتبع في نطاق الفقه الاوربي مع ضرورة ملاحظة ان القضاء الامريكي لا يقيم فرقا بين المسؤولية التقصيرية

وفقا لما تقدم وبين المسؤولية العقدية المترتبة على الخطأ المرتكب من جانب أحد المتعاقدين في تنفيذ العقد والذي قاد إلى إصابة المتعاقد الآخر بضرر في حين أن الأمر على خلاف ما تقدم في القارة الأوروبية إذ يطبق القانون المحلي «Loi Locale» على المسؤولية التقصيرية حصرا في حين يجري أعمال قانون الإرادة «القانون المختار أو قانون العقد» في ميدان المسؤولية العقدية^(١٣). إلا أن محكمة استئناف نيويورك رأت ضرورة تطبيق قانون ولاية نيويورك، والذي يفنّد لقاعدة مماثلة في قانون مقاطعة أونتاريو التي تحرم المسافر بصورة مجانية من الحق بالمطالبة بالتعويض إذ استند القاضي «Fuld» في الحكم الذي أصدره، والذي طبق بموجبه قانون ولاية نيويورك لمجموعة من الأسانيد (من بينها فكرة تجميع نقاط الاتصال كما تشير بها ظروف وملابسات الدعوى تؤكد اختصاص قانون هذه الولاية بحكم النزاع، فجميع ركاب السيارة ومن بينهم الأنسة المصابة يتوطنون في ولاية نيويورك، كما أن السيارة مرخصة في نفس هذه الولاية وتم التامين عليها بمعرفة شركة تامين تتخذ هي الأخرى من نيويورك مركزا لها. أضيف إلى ذلك أن ولاية نيويورك هي مكان بدء وانتهاء الرحلة، وهو ما يؤكد أن نقاط اتصال النزاع بهذه الولاية أكثر عددا من نقاط الاتصال بمقاطعة أونتاريو الكندية والتي تصادف وقوع الحادث في إقليمها، مما يشير إلى الطابع العرضي للرابطة بين قانون هذه المقاطعة والنزاع المطروح على المحكمة)^(١٤) الأمر الذي دفع البعض إلى القول أن الحكم المذكور يقترب

من منهج التركيز الموضوعي للرابطة العقدية التي تتبعه المؤسسات القضائية الأوروبية، ومنها القضاء الفرنسي قبل نفاذ معاهدة روما لعام ١٩٨٠ متأثرا بنظرية باتيفول «Batiffol» الخاصة بالتركيز الموضوعي لرابطة العقد على ضوء الظروف والملابسات المحيطة به، وهو اتجاه يستند إلى تحليل الوقائع للوصول إلى القانون المرتبط بدرجة أكبر بالعقد، ومن التطبيقات القضائية ذات الصلة بهذا الموضوع ما ذهبت إليه المحكمة الفيدرالية السويسرية في حكم صادر عنها في العام ١٩٥٢ تجاهلت فيه تطبيق القانون الألماني بعده قانون محل الأداء المميز في عقد القرض عندما تبنت المحكمة من واقع ظروف الحال وملابسات الدعوى أن الأسناد المتقدم ذو سمة عرضية، وأن نقاط الاتصال الأكثر عددا والأكثر فعالية تمنح الاختصاص للقانون السويسري بعده القانون الأوثق صلة بالرابطة العقدية مما يعني تطابق المنهجين الأوروبي والأمريكي في الحالة المتقدمة^(١٥).

من جانب آخر يطرح موضوع تحديد القانون المحلي «Loi Locale» ضرورة معالجة مجموعة من الفروض أو الحالات عند تفرق عناصر الواقعة القانونية في أكثر من دولة "توزع عناصر الواقعة على أقاليم عدة دول"، حيث نواجه صعوبة في تحديد مكان وقوع الفعل المنشئ للالتزام للوصول في نهاية المطاف إلى تعيين القانون واجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية، ويمكن تصور وقوع التعدد المذكور في حالتين هما:

الحالة الاولى تنشأ عن كون الواقعة المنشئة للالتزام ذات العلاقة تتكون من مجموعة من الافعال التي جرى ارتكابها في اكثر من دولة، بمعنى انها واقعة مركبة او فعل مركب يجب النظر اليه بطريقة تكاملية بعده يشكل وحدة غير قابلة للتجزئة، فالفعل المنشأ للالتزام في هذا الفرض يتشكل من حوادث متسلسلة مرتبطة مع بعضها البعض، كقيام رجل باغراء فتاة على ارتكاب الفاحشة او اية اعمال اخرى منافية للاداب في بلد وتام هذه الافعال او ممارستها عمليا في بلد اخر او تقليد سلعة تحمل علامة تجارية شهيرة في دولة ثم بيعها في دولة اخرى او سحب شيك من دون رصيد في دولة معينة على مصرف يقع في دولة اخرى يتحقق فيها عدم وجود رصيد لصرف الشيك. ففي مثل هذه الحالات لا تفصل المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي موقفا محددا بخصوص تعيين القانون واجب التطبيق مما يؤدي الى ضرورة الاجتهاد للوصول الى القانون الذي يحكم العلاقة المتضمنة لعنصر اجنبي والناشئة عن تحقق المسؤولية التقصيرية، ويذهب جانب من فقه القانون الدولي الخاص في فرنسا، ومنهم باتيفول "Batiffol" الى منح الاختصاص لقانون الدولة التي وقع فيها الفعل الرئيسي للواقعة المنشئة للالتزام. بمعنى منح الاختصاص لقانون الدولة التي يرتبط بها الفعل المنشئ للالتزام بصورة مباشرة مع الضرر، فالفعل الرئيسي هو الفعل الذي يرتبط بحلقة مباشرة مع الضرر، بينما يرجح القضاء في الولايات المتحدة الامريكية على وجه العموم

تطبيق قانون دولة او مكان الواقعة الاقرب لتحقيق الضرر^(١٦).

الحالة الثانية التي تنشأ عن توزيع عناصر الواقعة على اقاليم اكثر من دولة تتمثل بحصول الخطا في احدى الدول وتحقيق الضرر الذي ينجم عنه في دولة اخرى، ففي هذه الحالة لا نتصور وقوع نوع من التداخل بين الاثنین إذ ينتقي الفعل المركب او وصف «التداخل» الذي اشرنا اليه في الحالة السابقة التي تتحقق فيها حالة ضرر جزئية بمجرد وقوع الخطا الا ان تمام الضرر لا يتحقق الا بوقوع «الفاحشة» او الفعل المنافي للاداب، وكذلك الحال بالنسبة لسحب شيك بدون رصيد او تقليد بضاعة معينة في حين يستقل الخطا بحدوثه طبقا للحالة الثانية في دولة دون تحقق اي نسبة من الضرر فيها كما في تصاعد مواد غازية مضرّة بالصحة والبيئة ناتجة عن تشغيل مصنع في دولة، وتحقيق الضرر الناجم عنها في دولة اخرى، ففي هذه الحالة لا يوجد التداخل بين مكان وقوع الخطا ومكان تحقق الضرر الناجم عنه مما يطرح مشكلة تحديد القانون واجب التطبيق بعده قانون الواقعة المنشئة للالتزام، فهل يتحدد بقانون مكان وقوع الخطا ام بقانون مكان وقوع الضرر؟^(١٧)

يذهب راي مثله جانب من الفقه الفرنسي والمصري الى منح الاختصاص لقانون محل وقوع الخطا لكونه الاساس الذي تقوم عليه المسؤولية التقصيرية كونها تستهدف بالدرجة الاولى حماية المجتمع من الاعمال غير

المشروعة، فنصوص قانون محل وقوع الخطأ يفرض نفسه في هذه الحالة بعده من نصوص الامن المدني ذات الطبيعة الامرة في حين يعد الضرر نتيجة له - اي للخطأ - مما يبعد امكانية منح الاختصاص لقانون مكان تحقق الضرر لان نصوصه ذات الصلة بالامن المدني ليست هي التي خرقت، وبالنتيجة فانه طالما كان الخطأ هو الاساس للمسؤولية التقصيرية فان الاختصاص في الحالة المذكورة يجب ان يمنح لقانون البلد الذي حدث فيه. بينما يؤكد راي اخر الى وجوب منح الاختصاص لقانون مكان تحقق الضرر مبررين وجهة نظرهم بان نظام المسؤولية التقصيرية يستهدف بالدرجة الاولى جبر الاضرار المتحققة للمتضرر اكثر من استهداف ايقاع الجزاء على مرتكب الخطأ، واذا كان الجبر يتحدد بمكان وقوع الضرر لانه الحيز المكاني الذي تزعزع فيه توازن المصالح التي يستهدف القانون حمايتها فان الاختصاص يجب ان يثبت لمصلحة قانون محل وقوع الضرر، كما ان منح الاختصاص لقانون مكان تحقق الضرر اتجاء ببرره تنوع صور المسؤولية التي لا يمكن اقامتها على فكرة الخطأ بالمفهوم التقليدي لها كالمسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية عن الاشياء جيث يبدو جليا ان عنصر الضرر يعد الجوهر في المسؤولية^(١٨)، وضمن هذا التوجه يطرح سؤال اخر مضمونه كيفية تحديد القانون واجب التطبيق في حالة تعدد الضرر المتحقق ووقوعه في اكثر من دولة؟

بخصوص الاجابة عن السؤال المتقدم يذهب البعض الى منح الاختصاص لمصلحة قانون الدولة التي تحقق في اقليمها الضرر الرئيس، وهو اتجاه عبر عنه القضاء الفرنسي في قضية امرأة تم اغرائها في البرتغال ووضعت مولودا في فرنسا، فعد الضرر الرئيسي متحققا في فرنسا إذ مكان ولادة الطفل، ومن ثم منح الاختصاص للقانون الفرنسي. في حين ذهب راي اخر الى منح المتضرر حق الخيار بين تطبيق قانون محل وقوع الخطأ او قانون الدولة التي تحقق فيها الضرر، والراي المذكور يحقق نوعا من التوازن بين المخطئ والمتضرر، كما انه الاصلح للمتضرر كونه ييسر عليه الوصول الى استيفاء حقه^(١٩). وبالعودة الى السؤال المتعلق بمدى صلاحية اعمال القانون المحلي «Loi Locale» على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية»؟ ومدى امكانية تصور وجود نوع من التداخل بين نطاق المسؤولية العقدية من جهة والمسؤولية التقصيرية من جهة اخرى؟

يمكن القول بعدم وجود فراغ قانوني كامل او عام اذا نظرنا الى المسألة من منظار عام اخذين بنظر الاعتبار المصلحة المعتبرة او الجديرة بالحماية والتي دفعت المشرع الى منح الاختصاص في ميدان المسؤولية التقصيرية الى قانون محل وقوع الفعل المنشأ للالتزام، وهذه صياغة مرنة - كما هو معروف - تسمح للقاضي بالتحرك داخل مساحة واسعة لتحديد القانون المختص طالما كان الخيار الذي يذهب

على هذه الفئة من العلاقات كرسست في المادة (٢٥) من القانون المدني العراقي حيث منحت الاختصاص للقانون المختار "قانون الارادة، قانون العقد" اولا فان انعدم الاختيار يمنح الاختصاص لقانون الموطن المشترك لاطراف الالتزام التعاقدي ان اتحدا موطنا فان انتقت حالة اتحاد الموطن بينهم يجري اعمال قانون مكان الابرام^(٢٠).

ومع ذلك لا تنتهي المشكلة عند هذا الحد لوجود اطراف اخرى في النزاع المتصور والذي سبب اضرارا بطرفين بصورة مباشرة نشأت عن الحادث المروري، وهذه الاطراف الاخرى يمثلها مالك او مستعمل السيارة ذاتية القيادة «الذكية» ومالك او مستعمل السيارة الاخرى الطرف في الحادث، والتي قد تكون ذاتية القيادة «الذكية» ايضا او ان الوصف المذكور لا ينطبق عليها «سيارة غير ذاتية القيادة» حيث يمكن تصور التداخل ايضا في المسؤولية لتحديد القانون واجب التطبيق بين منح الاختصاص للقانون الذي يحكم المسؤولية العقدية والقانون الذي يتحدد على اساس تكييف يبني على ان حالة النزاع ناشئة عن مسؤولية تقصيرية، ففي هذه الحالة تلعب عملية وصف ذاتية الاطراف «الجهة المصنعة اولا، البائع للسيارة وهو التاجر ثانيا، المشتري او الزبون ثالثا» واساس علاقتهم مع بعضهم البعض «علاقة مبنية على مسؤولية عقدية او انها علاقة مبنية على مسؤولية تقصيرية» دورا في عملية التكييف وبالتالي تحديد القانون واجب

اليه مرتبط بتحقيق الوظيفة القضائية المتمثلة بحسم النزاعات تحقيقا للعدالة وسعيا الى ترسيخ حالة السلم والطمأنينة في المجتمع، لكن عملية التحديد للقانون المختص بالنسبة لحوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» سترتبط بصورة جوهرية بما سينتهي اليه القاضي اثناء قيامه بعملية التكييف بشكل او باخر. بمعنى اننا يجب ان نتعرف اولا او نحسم ابتداء مسألة فيما اذا كان الحادث الذي وقع في بلد معين من جانب سيارة ذاتية القيادة «الذكية» كان نتيجة خطأ مصنعي تحرك تلقائيا لحظة وقوع الحادث لسبب او لآخر، كان تتأثر السيارة بظرف جوي معين بحيث لا تستجيب له بطريقة صحيحة، على الرغم من انه لا يشكل حالة طارئة بالمعنى القانوني للوصف المذكور «حالة طوارئ او ظرف استثنائي يمنع المسؤولية» ففي هذا الفرض يمكن تصور حالات ناشئة عن مسؤولية عقدية بين الطرف او الشركة المصنعة من جانب والجهة التي قامت ببيع هذه السيارة ذاتية القيادة «الذكية» الى الزبون من جانب اخر، فنحن في هذه الحالة امام ثلاثة اطراف «الجهة او الشركة المصنعة اولا ومستورد السيارة اي البائع ثانيا واخيرا الزبون اي المشتري الاخير، وهو المالك او المستعمل» فالمسؤولية هنا في اطار العلاقات بين الاطراف الثلاثة المذكورة تكيف بعدها مبنية على التزام تعاقدية يحكم وضعهم او حالتهم نتيجة الحادث، وقاعدة الاسناد التي تحكم تحديد القانون واجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية التي تتضمن عنصرا اجنبيا والمحددة للقانون واجب التطبيق

التطبيق الذي سيختلف تبعا لاعتماد وصف دون آخر الامر الذي سيعني امكانية تغطية المشاكل الناجمة عن المنازعات الناشئة نتيجة وقوع حوادث للسيارات ذاتية القيادة «الذكية» وبقدر تعلق الامر بتحديد القانون واجب التطبيق عن طريق اعمال قواعد الاسناد التقليدية المعروفة في ميدان المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية وتبعاً لما تنتهي اليه المحكمة من تحديد لوصف العلاقة عن طريق عملية التكييف مع ضرورة مراعاة التفاصيل ذات العلاقة، والتي اشرنا اليها انفاً، فاذا حصرنا المشكلة بكونها ناشئة عن مسؤولية تقصيرية فمن المهم ملاحظة مجموعة من الاحتمالات منها ما يتعلق بتوزيع عناصر الواقعة المنشئة للالتزام في اقليم اكثر من دولة وسنفترض حالتين:

الحالة الاولى تنشأ عن كون الواقعة المنشئة

للالتزام ذات العلاقة تتكون من مجموعة من الافعال التي جرى ارتكابها في اكثر من دولة، بمعنى انها واقعة مركبة او فعل مركب يجب النظر اليه بطريقة تكاملية بعده يشكل وحدة غير قابلة للتجزئة، فالفعل المنشأ للالتزام في هذا الفرض يتشكل من حوادث متسلسلة مرتبطة مع بعضها البعض، كان يقع حادث مروري لسيارة ذاتية القيادة نتيجة خطأ مصنعي جزئي (التصنيع في الدولة «س») غير مؤثر في الظروف الاعتيادية لكنه تحرك نتيجة ظرف مناخي محدد او عدم بذل العناية اللازمة من جانب مستخدم السيارة في متابعة الصيانة او

الادامة الدورية اللازمة لها مما قاد الى حصول حادث مروري مروع في دولة اخرى (مكان حصول الحادث في الدولة «ص») فالقانون واجب التطبيق سيتحدد في هذه الحالة طبقاً لما يذهب اليه جانب من فقه القانون الدولي الخاص في فرنسا، وهو اتجاه باتيفول «Batiffol» الى منح الاختصاص لقانون الدولة التي وقع فيها الفعل الرئيسي للواقعة المنشئة للالتزام. اي ان الاختصاص يتحدد لمصلحة قانون الدولة التي يرتبط بها الفعل المنشئ للالتزام بحلقة مباشرة مع الضرر (قانون الدولة «ص» في هذه الحالة)، فالفعل الرئيسي هو الفعل الذي يرتبط بحلقة مباشرة مع الضرر، بينما يرجح القضاء في الولايات المتحدة الامريكية على وجه العموم تطبيق قانون دولة او مكان الواقعة الاقرب لتحقيق الضرر (قانون الدولة «ص» ايضاً)

اما الحالة الثانية فهي تنشأ عن توزيع عناصر الواقعة على اقليم اكثر من دولة تتمثل بحصول الخطأ في احدى الدول وتحقيق الضرر الذي ينجم عنه في دولة اخرى، إذ لا نتصور وقوع نوع من التداخل بين الاثنين اذ ينتفي الفعل المركب او وصف «التداخل» الذي اشرنا اليه في الحالة السابقة التي تتحقق فيها حالة ضرر جزئية بمجرد وقوع الخطأ الا ان تمام الضرر لا يتحقق الا بوقوع الحادث للسيارة ذاتية القيادة «الذكية». ففي هذه الحالة «الحالة الثانية» نحن امام خطأ مصنعي كامل «غير جزئي ومؤثر» حصل في بلد تصنيع السيارة ذاتية القيادة

«الذكية» (الدولة «س») ترتب عليه وقوع الحادث في (الدولة «ص») فلا يوجد التداخل بين مكان وقوع الخطأ ومكان تحقق الضرر الناجم عنه مما يطرح مشكلة تحديد القانون واجب التطبيق باعتباره قانون الواقعة المنشئة للالتزام، فهل يتحدد بقانون مكان وقوع الخطأ (قانون الدولة «س») ام بقانون مكان وقوع الضرر (قانون الدولة «ص») ؟

الحقيقة ان الاجابة عن هذا السؤال يعد مجرد تطبيق للحلول التي قدمها فقه القانون الدولي الخاص والتي اشرنا اليها انفا حيث يشير اتجاه فقهي اول الى منح الاختصاص لقانون الدولة التي حدث فيها الخطأ (قانون الدولة «س») بينما يشير جانب اخر من الفقه الى منح الاختصاص لقانون الدولة التي تحقق فيها الضرر (قانون الدولة «ص») وهذا الراي يثير مسألة تحديد القانون واجب التطبيق عند تعدد الضرر ووقوعه في اكثر من دولة، والذي ينشأ عن حادث مروري لسيارة ذاتية القيادة «الذكية»، فاما ان يمنح الاختصاص لقانون الدولة التي تحقق فيها الضرر الرئيسي الذي ترتب نتيجة الحادث، او ان يمنح الاختصاص طبقا لرغبة المتضرر حيث يقوم هو بتحديد القانون واجب التطبيق «قانون مكان حصول الخطأ او قانون مكان تحقق الضرر»

المبحث الثالث

ضرورات التدخل لتشريع قاعدة اسناد خاصة معالجة لحوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية»

تطرح في اطار دراسة المفاهيم القانونية ذات الصلة بالصياغة التشريعية مصطلحات

ذات مغزى تعبر عن الخيارات التي يمكن ان تتاح للمشرع عند قيامه بتشريع مجموعة من القواعد القانونية ذات الصلة بموضوع محدد، فهناك خيارات الصياغة المرنة والصياغة الجامدة فضلا عن خيارات الصياغات التشريعية التفصيلية وخيارات الصياغة العامة او غير التفصيلية، والحقيقة ان لجوء المشرع الى خيار دون اخر مسألة من المفروض ان تحسم في ضوء سعيه الى تحقيق المصلحة العامة التي تتمثل في هذه الحالة بالوصول الى العدالة عن طريق حماية مجموعة من المصالح الاجتماعية والتي تنشأ من واقع العلاقات بين الناس في المجتمع الامر الذي يقود الى ضرورة الاجابة عن سؤال مضمونه الى اي مدى يمكن تبرير الذهاب باتجاه القول بوجود ضرورة لتدخل المشرع لكي يتولى اعتماد صيغة تفصيلية تحسم الاجتهادات الفقهية التي تطرقنا اليها انفا في المبحث الثاني على وجه التحديد من موضوع تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية»؟

ابتداء من المهم التسليم بان عدم الحاجة الى تدخل تشريعي يفصل في موضوع تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» معناه منح القاضي سلطة او مكنة واسعة بخصوص تكييف كل واقعة على حدة وصولا الى تحديد القانون واجب التطبيق وفقا لفكرتين الاولى تقوم على عدم تصور الحاجة لتدخل تشريعي يفصل في تحديد القانون واجب التطبيق على الحوادث الناجمة

نتيجة استعمال مثل هذه السيارات إذ يمكن الحديث عن تصورين رئيسيين هما:

التصور الاول يقوم على اساس ان سبب منشأ الحوادث الناشئة عن استعمال سيارات ذاتية القيادة «ذكية» يرجع الى اخطاء او عيوب مصنعية معلومة للشركة المصنعة والجهة الموردة البائعة للسيارة ذاتية القيادة «الذكية» حيث تتداخل في الفرض او التصور المذكور حالة المسؤولية الناشئة عن الالتزامات التعاقدية مع المسؤولية الناشئة عن المسؤولية التقصيرية بحيث تخضع العلاقة القانونية «النزاع» في هذه الحالة الى حكم المادة (٢٥) من القانون المدني العراقي فضلا عن حكم المادة (٢٧) من القانون ذاته طالما توافرت حالة العلم بالعيب المصنعي من جانب الشركة المصنعة «والجهة الموردة او البائع للسيارة على مستوى البيع بالتجزئة» إذ يمكن القول بتحقيق حالة من حالات الخطا من جانبها او الاهمال او التقصير من كلاهما، وفي هذه الحالة يمكن اخضاع العلاقة «النزاع» الى اكثر من قانون وحسب التكييف الممنوح لاساس المسؤولية وفيما اذا كانت مسؤولية ذات طبيعة عقدية ام انها مسؤولية ذات طبيعة تقصيرية، فهي عقدية في علاقة الشركة المصنعة «الجهة الموردة او البائعة للسيارة» مع المشتري لهان وهو القائد للسيارة الذاتية القيادة «الذكية» حيث يمكن ان يصاب ايضا باضرار من جراء الحادث مما يعطيه الحق بالمطالبة بجبر الاضرار الناجمة عنه «الحادث» في حين تكون المسؤولية

تقصيرية في العلاقة بين الشركة المصنعة «الجهة الموردة او البائع للسيارة» من جهة والطرف الاخر في الحادث الذي لحقته اضرار من جراءه، والذي يمكن ان يكون مستعملا لسيارة ذاتية القيادة ايضا او سيارة غير ذاتية القيادة، والتصور الاول المذكور سوف ينفي اية مسؤولية عن صاحب السيارة ذاتية القيادة «الذكية» باي شكل من الاشكال طالما لا يمكن نسبة اي خطأ اليه او اهمال او تقصير يتعلق بموضوع ادامة سيارته الذاتية القيادة «الذكية».

التصور الثاني يقوم على اساس خطأ او اهمال او تقصير من جانب صاحب السيارة ذاتية القيادة «الذكية» يتعلق بعدم ادامته لمركبته حيث يمكن تصور انحسار العلاقة «النزاع» بين طرفين هما الجانب المتضرر من جراء الحادث «الطرف المتضرر الذي يمكن ان يكون صاحب سيارة ذاتية القيادة «ذكية» او صاحب سيارة غير ذاتية القيادة» من جهة وقائد السيارة ذاتية القيادة «الذكية» من جهة اخرى حيث انعدام اية مسؤولية تعاقدية ناجمة عن اخطاء مصنعية من جانب «الشركة المصنعة او العلم بها من قبل الجهة الموردة اي البائع للسيارة» وانما يجري تكييف اساس المساءلة على فكرة المسؤولية التقصيرية لخطا صاحب السيارة ذاتية القيادة «الذكية» او اهماله او تقصيره في القيام بخطوات الادامة الضرورية لسيارته مما تسبب في الحادث، فتخضع العلاقة او النزاع لحكم القانون الذي يتحدد بموجب المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي في الفرض المذكور.

ان التصورين المذكورين في اعلاه لا يمكن ان يشكلان الاحالة تعالج الاطار العام الرئيسي لموضوع تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» لكنهما في الوقت ذاته يعكسان امكانية اخضاع العلاقة او النزاع الى اكثر من قانون طبقا لعلاقات الاطراف ذوي الصلة ابتداء بالشركة المصنعة، وتاجر التجزئة الذي يقوم ببيع السيارة ذاتية القيادة «الذكية» مرورا بالمشتري لها وهو قائد المركبة الذاتية القيادة «الذكية» التي تعرضت الى حادث سير اثناء تشغيلها او استعمالها من قبل صاحبها، وهي علاقات تنبني لاغراض تحديد القانون واجب التطبيق على تحديد اساس المسؤولية تقصيرية كانت ام عقدية وحسب اتجاهات القضاء التي تتعلق بقيامه بعملية التكيف لتحديد الوصف القانوني للعلاقة بين الجهات التي يمكن ان ينسب لها الخطا او الاهمال او التقصير الذي تسبب بوقوع الحادث. ومن ثم فان امكانية تصور تدخل المشرع لايجاد قواعد اسناد تفصيلية لتحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» امر متصور الامر الذي يجعلنا امام الفكرة الثانية لكنه - تدخل المشرع - سيكون محكوما في اطار العلاقات المذكورة بين الاطراف المشار اليها والتي تكون ذات صلة بالحادث فضلا عن شركات التامين عن حوادث السيارات اذا كانت طرفا في العلاقة بشكل او باخر، الامر الذي ينقلنا الى معالجة الحالة طبقا للفكرة الثانية والتي تتمثل بتصور وجود اطار تشريعي

يفصل في الجوانب المذكورة فان ذلك سيعني تقييد الصلاحيات الممنوحة للقاضي المرفوع امامه النزاع حيث سيكون اسير النص الواجب عليه ان يعمل لاغراض تحديد القانون واجب التطبيق، وحسب درجة التفصيل الذي سيلجا اليها المشرع عند وضعه لقواعد اسناد تتعلق بمعالجة الجانب المذكور وفيما اذا كان سيلجا الى صياغات مرنة ام جامدة وطبقا لانواع او تفاصيل العلاقات التي ستتم عن حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» وهي العلاقة المتصورة بين الشركة المصنعة او الموردة، والبائع بالتجزئة، والمشتري للسيارة ذاتية القيادة «الذكية» والطرف الاخر في الحادث المروري فضلا عن شركة التامين ان وجدت كطرف يمكن ان يرتب لها القانون صلة او حقوق او التزامات معينة. وفي السياق المذكور يمكن الاشارة الى قيام الحكومة اليابانية في العام ٢٠٢٠ بتبني مجموعة قوانين مرورية تهدف الى تنظيم وضبط عمل السيارات ذاتية القيادة «الذكية» وهي تشريعات ذات اهمية لانها تستهدف انشاء اطار شامل للضوابط التي يجب ان تنقيد بها السيارات ذاتية القيادة «الذكية» والخروقات التي قد تقوم بارتكابها كحد اقصى لغاية ايلول من العام ٢٠٢٠ وهو الموعد الذي سمحت فيه اليابان لهذا النوع من السيارات بالتجول في طرقها السريعة وفقا لقيود محددة حيث يمكن ان يتعرض مخالف هذه القوانين الى غرامات تصل الى (١٢٠٠٠) ين ياباني، وهو ما يعادل ما يقارب (١١٠) دولار امريكي طبقا لحجم المخالفة والمركبة، والحقيقة ان القوانين

المرورية الجديدة في اليابان، والتعديلات التي ادخلت عليها تحتم على كافة السيارات ذاتية القيادة «الذكية» بصورة جزئية او كلية امتلاك سجلات خاصة تحفظ بيانات تنقلاتها لتحليل الحوادث المرورية والتعلم منها في حالة وقوعها، كما ستحضر هذه القوانين السيارات ذاتية القيادة التي تعاني من انظمة فاشلة او انها ذات انظمة غير جيدة «ضعيفة» إذ تحتاج الى صيانة كبيرة فضلا عن عدم السماح لهذه المركبات اذا كانت لا تملك قدرات مناسبة على تسجيل البيانات والتنقل لاغراض التحليل^(٢١).

والحقيقة اننا لا نجد حتى قاعدة اسناد عامة او مفصلة يمكن ان تنطبق على المسائل المرتبطة بعقود الاستهلاك في اطار النظام القانوني الذي يحكم حماية المستهلك في العراق، رغم ان القانون رقم ١ لسنة ٢٠١٠ وهو قانون حماية المستهلك^(٢٢) يمنح المستهلك طبقا للمادة (٦/ثانيا) وكل ذي مصلحة مكنة اللجوء الى المحاكم المدنية للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي يلحق به او بامواله من جراء عدم حصوله على المعلومات المنصوص عليها في المادة ذاتها بل وقبل ذلك اعادة السلع كلا او جزءا الى المجهز^(٢٣). كما لا توجد قاعدة اسناد خاصة تتعلق بما تقدم في قانون الجهاز المركزي للتقييس والسيطرة النوعية رقم ٥٤ لسنة ١٩٧٩ إذ تشير المادة (١٥) من قانون حماية المستهلك اعلاه الى تطبيق احكام القانون رقم ٥٤ لسنة ١٩٧٩ او اي قانون اخر يحل محله بكل ما لم يرد بشأنه نص في قانون حماية المستهلك^(٢٤).

من جانب اخر، وبعيدا عن تصورات المنهج السافيني التقليدي، والقائم على حل مشكلة التنازع وفقا لالية قاعدة الاسناد حيث المدرسة الاوربية ذات الطابع التجريدي الذي لا يميل الى تجزئة الاسناد، ويرفض اعتناق حلول تفصيلية على العكس من الاتجاهات الاوربية الحديثة تطرح المدرسة الواقعية الجديدة وفقا لتصورات الفقه الامريكي في مجال القانون الدولي الخاص منهجية مختلفة لحل مشكلة التنازع يعتمد على قيام القاضي بحسم النزاع المعروض امامه مراعي ظروف وملابسات كل حالة على حدة تحقيقا للعدالة مما يقتضي التعرف اولا على مضمون القواعد المتنازعة لحكم العلاقة والاثار التي تتركها عند تطبيقها على النزاع فضلا عن الاهداف ذات الطبيعة السياسية والاجتماعية والاقتصادية التي تسعى القوانين المتزامنة الى ادراكها قبل القيام بمهمة تحديد القانون واجب التطبيق من بينها، والاتجاه المذكور طرحه احد ابرز شراح المدرسة الواقعية الامريكية وهو الاستاذ كافرز «Cavers» الذي وصف قواعد الاسناد التقليدية «الية المنهج السافيني» بانها قواعد عمياء لانها تحدد القانون واجب التطبيق بصرف النظر عن مضمون القانون الذي يمنح الاختصاص بموجبها او اثار تطبيقه على النزاع فضلا عن تجاهل الظروف السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي يستهدف المشرع تحقيقها الامر الذي يتعارض مع العدالة، فالية قواعد الاسناد وفقا للمنهج السافيني تسعى الى تحقيق عدالة شكلية دون العدالة الموضوعية، وحل التنازع وفقا

الواقعية الجديدة المعبر عن توجهاتها في فقه القانون الدولي الخاص الأمريكي بالنسبة لحوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» فيبدو ان المنهج المذكور يصلح للتطبيق على هذه الفئة من العلاقات القانونية اكثر من غيره ويتجاوز احد اهم العيوب التي وجهت لالية الحل المعتمدة من جانبه والمتمثلة بان تحليل محتوى القوانين المتنازعة عملية تتطلب وقتا طويلا لا يملكه القاضي عادة نظرا للنسبة المحدودة للحوادث التي يمكن ان تقع من خلال استعمال السيارات ذاتية القيادة «الذكية» كما ان توجهات هذا المنهج عندما تمنح القاضي فرصة الاختيار من بين القوانين المتنازعة فهي تقدم الية مرنة لتحديد القانون واجب التطبيق على العلاقة التي تتضمن عنصر اجنبي مما يمنحها مميزات ما اصبح يطلق عليه اليوم بالقانون الناعم او القانون المرن «Soft Law»^(٢٧).

الخاتمة

تطرح التطورات العلمية في ميدان الذكاء الصناعي مجموعة من التحديات الاخلاقية والاجتماعية والاقتصادية والقانونية، ومنها المسائل المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق عن حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» بعد ان طرحت نماذج ناجحة في الاسواق، وتم منح رخص قيادة لها وان كان ذلك على نطاق محدود في الولايات المتحدة الأمريكية، واذا كانت الحلول القانونية التقليدية المبنية على منهجية قواعد التنازع «المنهج السافيني» تعد الالية الاكثر شيوعا في حل مشاكل التنازع بين القوانين لغاية الان في مختلف دول العالم

لتوجهات كافرز «Cavers» يجب ان يكون من خلال اختيار القانون الافضل لحكم النزاع، وهذا الاتجاه ساعد على وضع حلول للتنازع تعالج حالات جزئية ترتبط بفروض ذات طبيعة واقعية وقانونية تفصيلية وباسلوب او منهجية تقترب من الاتجاه الاوربي الحديث الذي يميل الى مغادرة الافكار المسندة الفضفاضة او الشديدة العمومية وتفضيل تجزئتها لمسائل متنوعة بحيث تخضع كل واحدة منها الى اكثر القوانين صلة بها لتحقيق شكل من اشكال المرونة وادراكا لعدالة موضوعية^(٢٨). واذا كان كافرز «Cavers» قد حاول اجراء تعديلات اساسية على المنهج السافيني فان كوري «Currie» الشاب الغاضب كما اطلق عليه من جانب البعض قد رفض توجهات المدرسة السافينية جملة وتفصيلا ليقدم تصورات القائمة على فكرة المصالح الحكومية، وهي الية لحل التنازع تعتمد على تحليل القواعد القانونية المتنازعة امام القاضي للكشف عن هدف كل قاعدة والسياسة التي يريد المشرع تحقيقها من جراء تشريعها إذ تتركز مصلحة المشرع فيها، وعلى اساس مصالح الدول التي تتنازع قوانينها لكي تحكم العلاقة القانونية ذات العنصر الاجنبي يمكن للقاضي تحديد مجال تطبيق او اعمال هذه القوانين، والحقيقة انه ينتهي الى نتيجة مؤداها تطبيق قانون القاضي، وهو اتجاه موجود في فقه القانون الدولي الخاص الأمريكي «الميل الى اعمال قانون القاضي» في العلاقات التي تتضمن عنصر اجنبي، وبشكل خاص في فقه اهرنزويك «Ehrenzweig»^(٢٩) وبقدر تعلق الامر باعتماد منهجية العدالة الموضوعية او السعي الى تحقيقها عن طريق اليات المدرسة

فان تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» امر يتطلب وفقا للالية السافينية بعض التفصيل الامر الذي عاجلاه بين طيات البحث وبذلك توصلنا الى مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات وهي:

اولا: النتائج

١. تعد مسألة الاهتمام بالسلامة والامان من الجوانب ذات الاهمية التي تتطلب ايلاء عناية خاصة باخطاء الروبوتات، فالسيارات ذاتية القيادة «الذكية» يمكن لها ان تتسبب بحوادث تقود الى كوارث بالنسبة للانسان الامر الذي يقتضي ايجاد قواعد قانونية تستجيب للتحديات الحديثة والناجمة عن استعمال مثل هذه التكنولوجيات حيث ما زالت القواعد القانونية متخلفة عنها الامر الذي يحاول المختصين في المجالات الاخلاقية والقانونية معالجته الى اقصى حد ممكن، ونحن لا نجد في التشريعات العراقية اية قواعد اسناد خاصة تعالج مسألة تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» فالتحديات التي تطرحها هذه السيارات غير موجودة حاليا في العراق لعدم استعمالها في هذا البلد في الوقت الراهن.

٢. يمكن تصور دور للقضاء اثناء القرارات القضائية التي ستصدر للبت في جوانب ذات صلة بموضوع استعمال السيارات ذاتية القيادة «الذكية» في طرح مبادئ وافكار وتوجهات قانونية مفيدة للمشرع تعمل على ايجاد تقنين موحد ينظم استخدام التكنولوجيات الحديثة ويعالج الاثار السلبية التي قد تتولد عنها، ومن

المسائل المتعلقة بقواعد التنازع الخاصة بتحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» على وجه التحديد طالما بقيت اليات المنهج السافيني قائمة في التشريعات الوطنية المعتمدة على وجود قواع اسناد يتم بموجبها تحديد القانون واجب التطبيق دون تفصيل يعالج المستجدات الحديثة.

٣. تتوافر في التشريعات العراقية وبشكل خاص في نطاق القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١، قواعد اسناد تحدد القانون واجب التطبيق على مجموعة من الافكار المسندة، كما هو الحال في مسائل المسؤولية التقصيرية، فضلا عن المسؤولية التعاقدية لكنها لا تفصل في العلاقات القانونية التي قد تنشأ من جراء قيام مسؤولية احد الاطراف عقدية كانت او تقصيرية، ويمكن للقضاء اعمال هذه القواعد في المسائل الناشئة عن حوادث السيارات المذكورة لتحديد القانون واجب التطبيق لكنها ستتطلب جهدا في ميدان التكييف للعلاقة هل هي عقدية ام تقصيرية؟ فضلا عن اتخاذ قرار بخصوص تحديد اساس المسؤولية التقصيرية هل تنبني على الخطا او الضرر؟ وذلك كله طبقا للعلاقات القانونية بين الاطراف المرتبطة بعملية التكييف لكل حالة.

٤. لم تعالج قاعدة الاسناد العراقية الواردة في المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي، والخاصة بتحديد القانون واجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية الفرض الذي تعرضت له محكمة استئناف نيويورك في حكمها الصادر

بتاريخ ١٩ ايار ١٩٦٣ في قضية (Babock V. Jackson) ولم نتمكن في حقيقة الامر من العثور على قرار قضائي عراقي يعالج حالة مشابهة بالروحية ذاتها ربما لمجموعة من الاسباب تعترض عمل السلطة القضائية في العراق على وجه العموم.

ثانياً: التوصيات

١. من الضروري تشريع قواعد قانونية صالحة للتطبيق في المدن الذكية تراعي الطبيعة المتقدمة للحياة فيها بحيث تتحقق المصلحة من خلال القواعد الجديدة، فإيجاد مثل هذا التنظيم المتكامل الخاص بالتكنولوجيات الحديثة «الذكية» ومنها تلك المتعلقة بمعالجة الجوانب القانونية ذات الصلة بحوادث السيارات ذاتية القيادة «الذكية» يجب ان لا ينظر اليها بطريقة منفصلة عن ايجاد نظام قانوني متكامل للمدن الذكية والا سنواجه مشكلة عدم توافر نسبة مقبولة من تحقيق الامن القانوني، واستقرار المعاملات، والانسجام المطلوب بين القواعد القانونية كافة على مستوى التشريعات ذات الصلة بهذا المفهوم.

٢. من المتصور ان تلعب القرارات القضائية التي ستصدر عن قضاء رصين بصدد بعض المسائل التي تتعلق باستخدام السيارات ذاتية القيادة «الذكية» دوراً في تطوير المفاهيم القانونية ذات الصلة بخلق تنظيم قانوني متكامل للمدن الذكية مما يقتضي الانتباه للجانب المذكور، وتتبع مثل هذه القرارات عند صدورها، ودراستها للوصول الى افضل الحلول للمشاكل

التي يتوقع حصولها في المستقبل والناجمة عن استعمال التكنولوجيات الحديثة من جانب الانسان، فالتسببات المبتكرة التي يمكن ان تتضمنها بعض القرارات القضائية الرائدة، والتي تسعى المؤسسة القضائية من اثناء تحقيق اهدافها المتمثلة باقامة العدل بالترجيح ما بين الاعتبار المتعارضة تساهم في تنبيه المشرع الذكي والكفوء الى ميادين الفراغ التشريعي الموجودة في القوانين النافذة بهدف معالجتها فضلاً عن تقديم حلول للمستجدات عن طريق التفسير المتطور للقانون.

٣. من الضروري ايلاء درجة من الاهتمام بالجوانب المتعلقة بحماية المستهلك عند وضع قواعد اسناد خاصة تتعلق بتحديد القانون واجب التطبيق على المسائل المرتبطة باستعمال التكنولوجيات الحديثة، ومنها تلك المتعلقة بشراء او توريد او بيع السيارات ذاتية القيادة «الذكية» فضلاً عن قواعد الاسناد المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية والتي قد تجد لها مكاناً للتطبيق عن الحوادث الناجمة عن استعمال مثل هذه السيارات إذ يعطى الخيار الى الطرف المتضرر لتحديد القانون واجب التطبيق على الحادث طالما لم يكن هو الطرف المتسبب بوقوع الخطأ الذي قاد الى تحقق الضرر.

٤. من المهم وضع قواعد اسناد خاصة بتحديد القانون واجب التطبيق على حوادث السيارات ذاتية القيادة يراعى فيها طابع التراكب او التداخل الذي تتوافر عليه المشاكل التي تنشأ من جراء وقوع مثل هذه

الهوامش

١. متاح على الرابط الاتي: سيارة_جوجل_ذاتية_القيادة
https://ar.wikipedia.org/wiki/تاريخ_الدخول_الى_الموقع_2018/10/26

من المفيد الإشارة أيضا في سياق ما تقدم ان استخدام الذكاء الصناعي يمتد ليشمل مجالات متعددة فهناك تقنيات حديثة تقوم مجموعة من الشركات الامريكية بتطويرها تتعلق بالتقنيات الزراعية تؤدي الى زيادة انتاجية المحاصيل والارباح، فعلى سبيل المثال يعد احدث جرار زراعي انتجته شركة (John Deere) الامريكية يستطيع ان يفكر في وقت واحد بالاسلوب والتوقيت والمكان لحقل زراعي واتخاذ القرار المناسب باستعمال تقنية تحديد الموقع، والذكاء الصناعي وتقنيات اخرى متعلقة بالاستشعار، فالجرار يتضمن كاميرا فائقة الدقة مركبة في جرار الشركة الذي يسير بصورة آلية، وهذه الكاميرا تمنع النظر في كل حبة وتلتقط صورا لها وترسلها الى برنامج كومبيوتر يستعمل الذكاء الصناعي لاتخاذ قرار بشأن الاسلوب الذي سيتم فصل حبات القمح عن السنايل بناء على البيانات المتوفرة حول تغير الجو واحوال التربة وحتى المعلومات التي يتم جمعها من الحقول والمزارع المجاورة. وهناك جهاز يطلق عليه (Farmbot) وهو عبارة عن روبوت لزراعة البساتين صنعته شركة امريكية صغيرة يقول مؤسس الشركة ”روي ارنستون“ وهو مهندس ميكانيكي ورائد اعمال ”ان الجهاز يمكن ان يزرع البذور بدقة تصل الى المليمتر، ويقس مكونات رطوبة التربة، ويروي كل نبتة حسب احتياجاتها بالتحديد، ويستعمل الكاميرا لتتبع الحشائش الضارة والقضاء عليها وتصميم الجهاز والتكنولوجيا المستعملة فيه يمكن الحصول عليها مجانا من الانترنت، وهناك مزارعون في اماكن بعيدة مثل شيلي واسرائيل والهند وفيتنام استعملوها بالفعل“ كما يقوم هذا الجهاز بارسال رسالة تنبيه على الهاتف المحمول الذكي لصاحب

الحوادث، وعلى ان تكون قواعد الاسناد التي ندعو اليها متمتعة بدرجة كافية من التفصيل لتغطية فروض التراكب او التداخل الموجود عن حوادث السيارات ذاتية القيادة، وبالنظر للطبيعة المميزة والظروف الخاصة التي قد تحيط بكل حادث، وبالشكل الذي يسمح بمرونة في الصياغة التشريعية لقواعد الاسناد ذات الصلة فضلا عن منح القضاء اثناء الصياغات المرنة الدور المطلوب لمعالجة كل حالة على حدة، ووفقا للطريقة التي سار عليها المشرعين الالمانى والسويسري من تحديد لاعمل معيار الاداء المميز مع امكانية الخروج عليه بمنح الاختصاص لقانون اخر وطبقا لظروف الحال والملابسات المحيطة بكل قضية.

٥. من المهم الانتباه الى ان بقاء حال قواعد الاسناد العراقية الواردة في القانون المدني العراقي على وجه التحديد على ما هي عليه سيجعل المعالجة التشريعية لتحديد القانون واجب التطبيق على العلاقات التي تتضمن عنصرا اجنبيا متراجعة بالمقارنة مع حركة التشريع الجارية في العديد من دول العالم ، والتي ترتبط بالدعوة الى تقنين قواعد القانون الدولي الخاص بمفهومه الضيق، فالتوافر من القواعد في القانون المدني النافذ لا تقدم سوى معالجة عامة في الميادين التي تنطبق فيها هذه القواعد مما يعني وجود ضرورة باتجاه تبني نصوص مفصلة لتحديد القانون واجب التطبيق على فئات العلاقات القانونية المتضمنة لعنصر اجنبي، وعلى هدي من الاتجاهات الفقهية والتشريعية الحديثة.

الحقل حينما تصبح الخضروات جاهزة للحصاد، ويستعمل المدرسون والاساتذة جهاز (Farmbot) في جميع انحاء العالم ضمن برنامج (Stem) كوسيلة تعليمية وبحثة، بل ان وكالة ناسا تستخدم جهاز (Farmbot) لاستكشاف ما يمكن ان يحدث عند محاولة زراعة الخضروات في الفضاء.

انظر ايضا صفات سلامة، خليل ابو قورة، تحديات عصر الروبوتات واخلاقياته، دراسات استراتيجية، العدد ١٩٦، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، الطبعة الاولى، ابو ظبي، دولة الامارات العربية المتحدة، ٢٠١٤، ص ١٤، الصفحات ١٥ - ٢٥ بخصوص اهمية صناعة الروبوتات عموما ومسالة تطويرها فضلا عن مجالات تشغيلها في القطاعات العسكرية والمدنية.

٢. مشار الى هذه المعلومات في ناهد شعلان، مستقبل تكنولوجيا السيارات ذاتية القيادة، نقلا عن:

Jhon C.sullivan, What will drive the future of Self-Driving Cars?, Washington, American Entreprise Institute, May, 2015

متاح على الرابط الاتي:

<https://futureuae.com/ar-/Mainpage/Item/826/self-driving-cars->

تاريخ الدخول الى الموقع ٢٦/١٠/٢٠١٨، مستقبل- تكنولوجيا-السيارات-ذاتية-القيادة

٣. مشار الى هذه المعلومة في سيارة_جوجل_ذاتية_ القيادة <https://ar.wikipedia.org/wiki/القيادة> تاريخ الدخول الى الموقع ٢٦/١٠/٢٠١٨

وانظر بخصوص التشريعات القائمة والقرارات القضائية التي تتعامل مع حالات بذائية على سبيل المثال لا الحصر قرار محكمة التمييز الاتحادية بالرقم ١٥٥٢/١٥٥٢ الهيئة المدنية/منقول/٢٠١٠ الصادر بتاريخ ٢٠/١/٢٠١١ إذ نقرأ فيه (لدى التدقيق والمداولة وجد بان الطعن التمييزي مقدم ضمن المدة القانونية،

قرر قبوله شكلا، ولدى عطف النظر على الحكم المميز، وجد انه غير صحيح ومخالف للقانون ذلك ان البيئة الشخصية المستمعة التي احضرها المدعي لم يتايد منها ان يعير المدعي عليه قد تسبب بنفوق يعير المدعي إذ ان الشاهد الاول افاد بان يعير المدعي عليه كان موثوقا بحبل وعلى مسافة حوالي خمسين مترا من مكان تواجد يعير المدعي ولما كان المدعي عليه قد اتخذ الحيطه الكافية وذلك بربط بعيره وعليه فانه غير ملزم بالضمان عن الضرر الذي اصاب يعير المدعي تطبيقا لنص الفقرة "٢" من المادة "٢٢٦" من القانون المدني العراقي وبذلك تكون دعوى المدعي فاقدة لسندها القانوني.....) مشار الى هذا القرار الذي يحمل جانباً من الطرفة في حيدر ادهم الطائي، الفكاهة الساخرة كاداة للمعارضة السياسية وممارسة للحق في حرية التعبير، مجلة حوار الفكر، العدد ٤٣، ٢٠١٨، ص ٩٠ - ٩١

٤. انظر ناهد شعلان، مستقبل تكنولوجيا السيارات ذاتية القيادة، المصدر السابق.

٥. مشار الى هذه المعلومة في صحيفة الصباح العراقية، العدد ٤٥٦٥ الصادرة يوم الخميس الموافق ٢٧ حزيران ٢٠١٩ إذ يجري تأكيد ان ما يقارب (٢٠٠٠٠٠٠) مليون وظيفة تصنيعية ستستحوذ الروبوتات عليها بحلول العام ٢٠٣٠.

٦. انظر سيارة_جوجل_ذاتية_ القيادة <https://ar.wikipedia.org/wiki/القيادة> تاريخ الدخول الى الموقع ٢٦/١٠/٢٠١٨

من المفيد الاشارة الى ان استعمال السيارات ذاتية القيادة "الذكية"، يؤدي الى انخفاض حوادث السيارات بنسبة ٩٠٪ فضلا عن فوائدها والتسهيلات التي تقدمها لذوي الاحتياجات الخاصة وكبار السن، ومساهمتها في الحفاظ على البيئة كونها سيارات كهربائية.

٧. ان الاتجاهات الغالبة على المستويات الفقهية والتشريعية والقضائية تذهب الى تطبيق قانون محل

وقوع الفعل المنشئ للالتزام في مسائل المسؤولية التقصيرية الا ان ذلك لم يمنع من طرح اراء اخرى بشأن تحديد القانون واجب التطبيق تتعلق بهذا الموضوع فقد نادى البعض من الشراح في بعض الحالات الى تبني القانون الشخصي الذي قد يتمثل بقانون الجنسية او قانون الموطن، في حين ذهب اتجاه اخر الى القول بتطبيق قانون الارادة مفسرين اتجاه الاحكام القضائية في تطبيق القانون المحلي «loi locale» بعده تعبير عن ارادة الخصوم و رغباتهم، بينما ذهب اتجاه ثالث مثله جانب من الفقه الفرنسي الى اعمال قانون القاضي بصرف النظر عن مكان وقوع الفعل المنشئ للالتزام سواء وقع في اقليم دولة القاضي الذي ينظر في النزاع ام في اقليم دولة اجنبية، مبررين رايهم بان تطبيق القانون الاجنبي في هذه الحالة يتعارض مع الفكرة التي تقول ان القانون الفرنسي "هو التعبير السليم عن العدالة"، كما ذهب اتجاه رابع الى القول بتطبيق قانون العلاقة الاصلية، وهو اتجاه عبر عنه جانب من فقه القانون الدولي الخاص الحديث الذي يميل الى تحقيق المرونة في عملية الاسناد عن طريق التحرر من الراي القائل بضرورة تطبيق قانون محدد على العلاقة القانونية المتضمنة لعنصر اجنبي في اطار المسؤولية التقصيرية حيث يمكن تصور تطبيق اكثر من قانون وطبقا لظروف كل حالة، فالتطبيقات المتنوعة للمسؤولية التقصيرية توضح ندرة تحقق الفعل الضار بصفة منعزلة عن الروابط المختلفة القائمة بين اشخاص القانون.

انظر بخصوص هذه الاتجاهات هشام صادق علي صادق، حفيظة السيد الحداد، دروس في القانون الدولي الخاص، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٤٠٧ - ٤١٢

٨. انظر بخصوص التعريف بفكرة الامن القانوني وصلتها بموضوع صياغة التشريعات وتبني خيارات محددة عند تشريع القوانين وليد محمد الشناوي، الأمن القانوني ومبادئ سن القانون

- الجيد، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية والشرعية، دار الفكر والقانون، كلية الحقوق بجامعة المنصورة، المجلد الأول، العدد ٥٦، أكتوبر ٢٠١٤.
٩. انظر بخصوص عرض الاسس والمبررات التي يطرحها فقه القانون الدولي الخاص بخصوص تبرير قاعدة اخضاع الالتزامات الناشئة عن المسؤولية التقصيرية لقانون مكان وقوع الفعل المنشئ للالتزام هشام صادق علي صادق، حفيظة السيد الحداد، المصدر السابق، ص ٤١٥ - ٤١٦
١٠. نشر القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ في صحيفة الوقائع العراقية بالعدد ٣٠١٥ الصادرة بتاريخ ١٩٥١/٩/٨
١١. نصت المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي على (١) الالتزامات غير التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام ٢. على انه لا تسري احكام الفقرة السابقة فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة من العمل غير المشروع على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في العراق وان عدت غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه) والحكم المذكور هو ذاته في القانون المدني المصري حيث نصت المادة (٢١) منه على (١) يسري على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام ٢. على انه فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الفعل الضار لا تسري احكام الفقرة السابقة على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في مصر وان كانت تعد غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه)
- وقد بررت المذكرة الايضاحية الحكم ذو الطابع الاستثنائي التي اشارت اليه المادة (٢/٢١) من القانون المدني المصري النافذ بقولها ان (الحاق وصف المشروعية بواقعة من الوقائع او نفي هذا الوصف عنها امر يتعلق بالنظام العام)
- مشار الى ذلك في هشام صادق علي صادق، حفيظة السيد الحداد، المصدر السابق، ٤١٧

١٢. رفض هذا الأسلوب التقليدي المأخوذ من الفقه السافيني بعد ثورة المدرسة الواقعية الحديثة، ومن روادها كافرز «Cavers» وكوري «Currie»

انظر بخصوص المنهج الأمريكي في حل مشكلة تنازع القوانين هشام علي صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، دراسة تحليلية ومقارنة للاتجاهات الحديثة في التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين وتوصيات مجمع القانون الدولي مع إشارة خاصة لموقف المشرع المصري سواء في التقنين المدني أو في قانون التحكيم الجديد رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ في ضوء التطورات المعاصرة في القانون الدولي الخاص، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٥، ص ٤٨٠ - ٥١٥

١٣. تراجع القضاء الأمريكي عن التوجه المشار إليه في اعلاه والذي يمثل الاتجاه القديم عند اسناده للمسؤولية عن الخطأ لقانون محل تحقق الفعل الضار حيث فضل ان يجري ذلك طبقاً لتوجهات المدرسة الواقعية الحديثة لمصلحة القانون الخاص بالخطأ، والذي يتحدد اسوة بالقانون الخاص بالعقد وفقاً لظروف الحال وملابساتها على ان يتم معالجة هذا الجانب وفقاً لكل حالة على حدة. المصدر نفسه، ص ٥٠٧

١٤. المصدر نفسه، ص ٥٠٨

١٥. المصدر نفسه، ص ٥٠٨. من المفيد الإشارة الى ان التشريع الألماني المتعلق بالقانون الدولي الخاص لعام ١٩٨٦ والتشريع السويسري المتعلق بالقانون الدولي الخاص ايضا لعام ١٩٨٧ قد تبنا نظرية الاداء المميز لكن كلا التشريعين سمحا للقاضي ان لا يأخذ بنظر الاعتبار قاعدة اسناد العقد لقانون محل اقامة المدين بالاداء المميز اذا ما ظهر من الظروف والملابسات ان الرابطة العقدية ترتبط بقانون اخر بصلة اوثق. المصدر نفسه، ص ٥٠٦

١٦. انظر بخصوص هذه الحالة غالب علي الداودي، حسن محمد الهداوي، القانون الدولي الخاص،

تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي وتنفيذ الاحكام الاجنبية، الجزء الثاني، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة، ص ١٦١ - ١٦٢

١٧. لا نجد في اغلب الكتابات العربية توضيحا يفصل الفرق بين الحالتين، حيث يلاحظ الميل الى توحيد الفكرتين من جهة طرح الفروض او الحالات او من جهة تقديم الحلول، كما يمكن ملاحظة «تداخل» الامثلة المضروبة حتى بالنسبة لمن يفصل بين الحالتين في الفروض والمعالجة القانونية.

انظر على سبيل المثال هشام صادق علي صادق، حفيظة السيد الحداد، المصدر السابق، ص ٤٢٢ - ٤٢٩ غالب علي الداودي، حسن محمد الهداوي، المصدر السابق، ص ١٦١ - ١٦٢

١٨. انظر بخصوص تبرير الاراء المقدمة من جانب الفقه هشام صادق علي صادق، حفيظة السيد الحداد، المصدر السابق، ص ٤٢٣ - ٤٢٦

١٩. غالب علي الداودي، حسن محمد الهداوي، المصدر السابق، ١٦٢ - ١٦٣

٢٠. عرفت المادة (٤٢) من القانون المدني العراقي الموطن بقولها (الموطن هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة بصفة دائمة او مؤقتة ويجوز ان يكون للشخص اكثر من موطن واحد)

٢١. تسمح الحكومة اليابانية في الوقت الحاضر، وعن طريق قوانين محددة بوجود سيارات ذاتية القيادة «ذكية» من المستوى الثالث، وهي فئات تسهل من عملية القيادة على الطرق السريعة في حالات الازدحامات المرورية الخائفة إذ يمكن للسائق القيام بنشاط ترفيهي بينما ينتظر في الازدحام المروري طالما يسمح له النشاط المذكور بالتحكم بعجلة القيادة في اية لحظة. مع العلم ان اتمة السيارات تندرج على مقياس يتكون من (٥) مستويات يشمل المستوى الاول اتمة المقود او التسارع او المكابح بينما يشمل المستوى الخامس، وهو اعلى مستوى اتمة تامة للسيارة ذاتية القيادة «ذكية» حيث تقود

السيارة نفسها بالكامل دون احتوائها على مقود او وجود تدخل من العنصر البشري باستثناء اوامر بسيطة احيانا.

٢٢. نشر قانون حماية المستهلك في صحيفة الوقائع العراقية بالعدد ٤١٤٣ الصادرة بتاريخ ٢٠١٠/٢/٨

٢٣. نصت المادة (١/ثانيا) من قانون حماية المستهلك رقم ١ لسنة ٢٠١٠ على الاتي (يقصد بالمصطلحات التالية لاغراض هذا القانون المعاني المبينة ازانها:.....ثانيا- السلعة: كل منتج صناعي او زراعي او تحويلي او نصف مصنع او مادة اولية او اي منتج اخر ويمكن حسابه او تقديره بالعد او الوزن او الكيل او القياس يكون معدا للاستهلاك) بينما نصت المادة (٦/ثانيا) على الاتي (للمستهلك وكل ذي مصلحة في حالة عدم حصوله على المعلومات المنصوص عليها في هذه المادة اعادة السلع كلا او جزءا الى المجهز والمطالبة بالتعويض امام المحاكم المدنية عن الضرر الذي يلحق به او بامواله من جراء ذلك)

٢٤. انظر المادة (١٥) من قانون حماية المستهلك. من المفيد الاشارة الى ان قانون المرور الملغى في العراق وهو القانون رقم ٨٦ لسنة ٢٠٠٤ المنشور بصحيفة الوقائع العراقية بالعدد ٣٩٨٤ الصادرة بتاريخ ٢٠٠٤/٦/٢٠ قد منح في المادة (٣٣) وزير الداخلية او من يخوله بصورة قانونية صلاحية تشكيل لجان تشرف وتطور السلامة المرورية حيث تنص امكانية ان تلعب اللجان المذكورة دورا ما في ميدان تشريع جديد يكون ذات صلة بالاافكار المطروحة في هذه السطور. الا ان قانون المرور النافذ الذي يحمل الرقم (٨) لسنة ٢٠١٩ والمنشور بصحيفة الوقائع العراقية بالعدد ٤٥٥٠ الصادرة بتاريخ ٢٠١٩/٨/٥ لم يتضمن شيئا من التصور المذكور. بمعنى عدم وجود قاعدة اسناد تفصيلية خاصة تحدد القانون واجب التطبيق على حوادث

السيارات ذاتية القيادة «الذكية».

من جانب اخر تم الاعلان في دولة الامارات العربية المتحدة «امارة ابو ظبي» عن انجاز نموذج السلامة المرورية والحد من الحوادث باطلاق نظام للرصد الالي لمخالفات استعمال الهاتف وحزام الامان اثناء القيادة إذ يبدأ العمل به بعده من الاول من كانون الثاني ٢٠٢١ في اطار تعزيز مستويات السلامة وتحقيق القيادة الامنة ووفقا لمدارات خاصة قادرة على التقاط صور عالية الدقة وفي ظروف مختلفة اذ تعمل الكاميرات بتقنية الذكاء الاصطناعي لتحليل الصور ورصد فيما اذا كان السائق يستعمل الهاتف او لا يستعمل حزام الامان، وهو نظام يعمل على ارسال اشعار للسائقين المخالفين من خلال رسائل نصية قصيرة تدعوهم الى تصحيح السلوك في وقته اثناء القيادة. والنظام المذكور «VAST» انجز في خمس مراحل رئيسية تمثلت بالكاميرات والاجهزة التي تعتمد على تقنيات الحافة الذكية، ونظام مراجعة الصور، والتنبيهات باستعمال الرسائل القصيرة، ولوحة معلومات ومؤشرات الاداء، والتدريب المستمر.

انظر الخبر منشورا في صحيفة «الوحدة» الاماراتية الصادرة يوم الثلاثاء الموافق ٨ كانون الاول ٢٠٢٠ «العدد ١٤٦١١، ص ١، ٨.

٢٥. انظر بخصوص افكار كافرز «Cavers» وتوجهاته هشام علي صادق، المصدر السابق، ص ٤٨٣ - ٤٨٨.

٢٦. انظر بخصوص افكار كوري «Currie» وارهه المصدر نفسه، ص ٤٨٨ - ٥٠٥.

٢٧. انظر بخصوص فكرة القانون الناعم او القانون المرن محمد عبد اللطيف محمد، القانون الناعم.... قانون جديد للسلوك الاجتماعي، عالم الفكر، المجلس الوطني للثقافة والفنون والاداب، الكويت، العدد ١٧٤، ابريل، يونيو، ٢٠١٨، ص ٥٧ - ١١٢.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب والبحوث والمقالات والصحف

١. حيدر ادهم الطائي، الفكاهة الساخرة كاداة للمعارضة السياسية وممارسة للحق في حرية التعبير، مجلة حوار الفكر، العدد ٤٣، ٢٠١٨.
٢. صفات سلامة، خليل ابو قورة، تحديات عصر الروبوتات واخلاقياته، دراسات استراتيجية، العدد ١٩٦، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، الطبعة الاولى، ابو ظبي، دولة الامارات العربية المتحدة، ٢٠١٤.

٣. صحيفة الوقائع العراقية

أ. العدد ، الصادرة بتاريخ ١٩٥١/٩/٨

ب. العدد ٣٩٨٤ الصادرة بتاريخ ٢٠٠٤/٦/٢٠

ج. العدد ٤١٤٣ الصادرة بتاريخ ٢٠١٠/٢/٨

٤. صحيفة الصباح العراقية، العدد ٤٥٦٥ الصادرة يوم الخميس الموافق ٢٧ حزيران ٢٠١٩.

٥. صحيفة الوحدة الاماراتية، العدد ١٤٦١١ الصادرة يوم الثلاثاء الموافق ٨ كانون الاول ٢٠٢٠.

٦. علي غالب الداودي، حسن محمد الهداوي، القانون الدولي الخاص، تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي وتنفيذ الاحكام الاجنبية، الجزء الثاني، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة.

٧. محمد عبد اللطيف محمد، القانون الناعم.... قانون جديد للسلوك الاجتماعي، عالم الفكر، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، العدد ١٧٤، ابريل ، يونيو، ٢٠١٨.

٨. وليد محمد الشناوي، الامن القانوني ومبادئ سن القانون الجديد، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية والشرعية، دار الفكر والقانون، كلية الحقوق بجامعة المنصورة، المجلد الاول، العدد ٥٦، اكتوبر، ٢٠١٤.

٩. هشام صادق علي صادق، حفيظة السيد الحداد، دروس في القانون الدولي الخاص، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٠.

١٠. هشام علي صادق، القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، دراسة تحليلية ومقارنة للاتجاهات الحديثة في التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية واحكام القضاء والمحكمين وتوصيات مجمع القانون الدولي مع اشارة خاصة لموقف المشرع المصري سواء في التقنين المدني او في قانون التحكيم الجديد رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ في ضوء التطورات المعاصرة في القانون الدولي الخاص، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٥.

ثانياً: المواقع الالكترونية:

١. ناهد شعلان، مستقبل تكنولوجيا السيارات ذاتية القيادة مقال متاح على الرابط الاتي:

ذاتية-القيادة. https://futureuae.com/ar/-/mainpage/Item/836/self-driving-cars-مستقبل-تكنولوجيا-السيارات-سيارة_جوجل_ذاتية_القيادة

Initial Perceptions of determining the law applicable on accidents of auto-driving cars

Prof.Dr.Haider Adham^(*)

Abstract

It is anticipate that artificial intelligence will control several aspects of our modern life. The smart cities, which are currently subjects to a long debate, may lead to pose several challenges confronting the judicial and legal institutions, arise from the developed technology to be used by persons, such as the problems associating with the determination of the law applicable on accidents of auto-driving cars, where a foreign element in the concerned legal relationship is existent. The problem takes a considerable significant when several aspects may overlap with each other in such a non-traditional relationship, and thus necessitates form the lawmaker and the courts to act in finding the law applicable on the disputes of auto-drive cars, with a view to maintain fairness. This matter raises an urgent need to develop the law relating with this sort of accidents with the view to grant the court a leeway in settling the matter of the law applicable on the dispute concerned, and in area of giving the sound legal description therein.

Keywords: auto-driving cars, smart cars, the contractual liability, tortuous liability, the law applicable, the attribution rules, fault, damage, negligence, relationship containing a foreign element.

(*) Al-Nahreen University/ College Of Rights