

12-2022

## الإطار القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المركبات (المستقلة في ظل القانون الإماراتي) دراسة تحليلية

هلا سلمان عيد الحديد

Follow this and additional works at: [https://scholarworks.uaeu.ac.ae/all\\_dissertations](https://scholarworks.uaeu.ac.ae/all_dissertations)

 Part of the Law Commons

---

رقم أطروحة الدكتوراه 2022: 34

كلية القانون

الإطار القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المركبات المستقلة في ظل  
القانون الإماراتي (دراسة تحليلية)

هلا سلمان عيد الحديد



2022 ديسمبر

جامعة الإمارات العربية المتحدة  
كلية القانون

الإطار القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المركبات المستقلة في ظل  
القانون الإماراتي (دراسة تحليلية)

هلا سلمان عيد الحديد

أطروحة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة دكتوراه الفلسفة في القانون الخاص

إشراف د. صالح الشرايعة

ديسمبر 2022

## إقرار أصالة الأطروحة

أنا هلا سلمان عيد الحديد، الموقعة أدناه، طالبة دراسات عليا في جامعة الإمارات العربية المتحدة ومقدمة الأطروحة الجامعية بعنوان "الإطار القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث المركبات المستقلة في ظل القانون الإماراتي (دراسة تحليلية)"، أقر رسميًا بأن هذه الأطروحة هو العمل البحثي الأصلي الذي قمت بإعداده تحت إشراف د. صالح الشرايعة، أستاذ مشارك في كلية القانون. وأقر أيضًا بأن هذه الأطروحة لم تقدم من قبل لنيل درجة علمية مماثلة من أي جامعة أخرى، علمًا بأن كل المصادر العملية التي استعنت بها في هذا البحث قد تم توثيقها والاستشهاد بها بالطريقة المنفق عليها. وأقر أيضًا بعدم وجود أي تعارض محتمل من مصالح المؤسسة التي أعمل فيها بما يتعلق بإجراء البحث وجمع البيانات والتأليف وعرض النتائج وبنشر هذه الأطروحة.

التاريخ: 23-12-2022



توقيع الطالبة:

حقوق النشر © 2022 هلا سلمان عيد الحديد  
حقوق النشر محفوظة

## إجازة أطروحة الدكتوراة

أجيزت أطروحة الدكتوراة من قبل أعضاء لجنة المناقشة المشار إليها أدناه:

(1) المشرف (رئيس اللجنة): د. صالح الشرايعة

الدرجة: أستاذ مشارك

قسم القانون الخاص

كلية القانون

التاريخ: 2022-12-11

التوقيع: 

(2) عضو: أ.د. عماد الدحيات

الدرجة: أستاذ دكتور

قسم القانون الخاص

كلية القانون

التاريخ: 2022-12-6

التوقيع: 

(3) عضو: أ.د. نزار زكي

الدرجة: أستاذ دكتور

قسم علوم الحاسوب و هندسة البرمجيات

كلية تقنية المعلومات

التاريخ: 2022-12-6

التوقيع: *Nazarzaki*

(4) عضو خارجي: أ.د. حسن جمعي

الدرجة: أستاذ دكتور

قسم القانون المدني

المؤسسة جامعة القاهرة

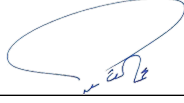
التاريخ: 2022-12-6

التوقيع: 

اعتمدت الأطروحة من قبل:

عميد كلية القانون: الأستاذ الدكتور محمد حسن علي محمد

التاريخ: 26/1/2023

التوقيع: 

عميد كلية الدراسات العليا: الأستاذ الدكتور علي المرزوقي

التاريخ: 26/01/2023

التوقيع: 

## الملخص

إن تبني الدول للمركبات المستقلة يتطلب منها عناية خاصة، نظرًا لما تتميز به من التعقيد التقني الذي لا يشبه بساطة عمل المركبات التقليدية، والتي لا تعدو كونها مجرد آلة صماء يسيطر عليها بأدائه ويوجهها سائقها طوال رحلته، كما أن المركبات ذاتية القيادة تثير من الناحية القانونية العديد من التساؤلات والإشكاليات التي تستدعي إيجاد الحلول القانونية المناسبة لها، إذ إن الغاية المنشودة من تطوير واستخدام المركبات ذاتية القيادة هو الوصول إلى مستقبل خالٍ من الحوادث المرورية والانبعاثات السامة والتخلص من مشكلة الازدحام على الطرق غير أن حصول الحوادث المرورية سيبقى احتمالًا قائمًا.

ومع وجود مركبة يتناوب سائقها مع نظامها في عملية القيادة أو حتى في تلك الأحوال التي لا يتطلب سير المركبة فيها مراقبة من قبل السائق على الإطلاق، وفي ظل احتمالية وقوع حادث اصطدام تثار -ها هنا- إشكالية قانونية تتعلق بتحديد الطرف المسؤول عن التعويض الناتج عن الأضرار التي خلفتها تلك المركبات تجاه الجهة المتضررة. وما يتصل بذلك من إشكالية إيجاد تصور قانوني دقيق وصحيح لحدود المسؤولية المدنية للأضرار الناشئة عنها، وكذلك تحديد فيما إذا كانت تلك الأضرار واقعة تحت مظلة الحماية القانونية المتمثلة بالقواعد العامة للمسؤولية المدنية عن الفعل الضار أم أن لتلك الأضرار خصوصية تتطلب تشريعًا خاصًا يتناسب وطبيعتها.

وقد تم الاستعانة بمناهج عدة لإعداد هذه الدراسة من منهج استقرائي وتحليلي، حيث إن الغاية المنشودة من هذه الدراسة هي بحث قابلية تطبيق النظريات التقليدية للمسؤولية المدنية على المركبات المستقلة وكذا تحديد الأساس القانوني لقيام المسؤولية بالتعويض عن الأضرار الناشئة عنها. وبالنتيجة تم التوصل إلى أن المركبات المستقلة هي عبارة عن أشياء لا بد أن تحكمها قواعد المسؤولية المدنية بعد إعادة النظر في أحكامها القائمة. ففي أحوال يكون مشغلها هو المسؤول وأحوال أخرى يكون المصنع، وأخرى أطراف ثالثة مثل الجهات المختصة بتجهيز البنية التحتية للمركبات المستقلة كهيئة الطرق والمواصلات، وكذلك مثل مخترق الأنظمة الحاسوبية للمركبات المستقلة. وذلك كلاً وفقاً لأساس قانوني مناسب يحقق الموازنة بين مصالح جميع الأطراف.

**كلمات البحث الرئيسية:** المركبات المستقلة، المسؤولية المدنية، مسؤولية منتج المركبات المستقلة، مسؤولية مشغل المركبات المستقلة.



## العنوان والملخص باللغة الإنجليزية

### **The Civil Liability Relating to Autonomous Vehicles under UAE Law: The Legal Framework (Analytical study)**

#### **Abstract**

Adopting artificial intelligence, particularly in operating vehicles requires a particular attention. The technical complexities of artificial intelligence that Autonomous vehicles is not like that of regular vehicles. Unlike conventional vehicles that operate by the complete control of the operator, Autonomous vehicles enjoy a very high level of operational autonomy. The autonomy of Autonomous vehicles generates a wide array of legal controversies that were never present before. Those controversies need proper answers and solutions in order to minimize risks, preserve the environment, and reduce traffic risks and challenges. The possibility of accidents remains however possible. Therefore, there is a need to determine the liabilities of the parties involved in accidents that result from operating Autonomous vehicles.

The primary issue regarding the liability relating to Autonomous vehicles is to determine the party who should carry the liability for the damages. This question is of utmost importance particularly if more than one party is involved. Likewise, whether such liability falls under the umbrella of the general liability rules of civil law or whether it can be or should be governed by other set of specific rules. This research comparatively analyzes the liability that results from damages that Autonomous vehicles cause. More specifically, the research explores whether conventional legal theories of civil liability are applicable in the torts caused by Autonomous vehicles. The research concludes that Autonomous vehicles should primarily be governed by the general rules of civil liability embodied in the Civil Code of the United Arab Emirates only after reviewing other relevant laws.

**Keywords:** Autonomous vehicles, Civil liability, Autonomous vehicle producer, Autonomous vehicle operator.

## شكر وتقدير

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين. في البداية، وقبل البدء في تفاصيل الرسالة، أشكر الله الذي أتم علي بفضلته إتمام هذه المرحلة وأسأله سبحانه التوفيق.

أتوجه بالشكر والثناء، لمن ساعدني وأرشدني في مرحلة الدكتوراه في كلتا فترتي الدراسة وإعداد هذه الأطروحة. فلهم جميعاً بالغ تقديري وامتناني. جزيل الشكر لأستاذي المشرف على هذه الرسالة الدكتور صالح الشرايعة والذي تشرفت بقبوله الإشراف على هذه الأطروحة. خالص الامتنان والعرفان لرئيس قسم القانون الخاص في كلية القانون الأستاذ الدكتور عماد الدحيات.

## الإهداء

إلى زوجي الأستاذ الدكتور محمد أبو العثم النسور الذي كان لي الدعم والسند.

إلى طفلاتي الغاليات. إلى والداي الذين حلما لكي يعيشا معي هذه اللحظة.

إلى كل من ساعدني ولو بمجرد دعوة

شكراً لكم جميعاً

## قائمة المحتويات

i.....	العنوان
ii.....	إقرار أصالة الأطروحة
iii.....	حقوق الملكية والنشر
iv.....	إجازة أطروحة الدكتوراة
vi.....	الملخص
vii.....	العنوان والملخص باللغة الإنجليزية
viii.....	شكر وتقدير
ix.....	الإهداء
x.....	قائمة المحتويات
1.....	المقدمة
27.....	الفصل الأول: التحديات القانونية التي تواجه المركبات المستقلة
28.....	المبحث الأول: التعريف القانوني للمركبات المستقلة
28.....	المطلب الأول: آلية عمل المركبات المستقلة
45.....	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمركبات المستقلة
54.....	المبحث الثاني: الإشكاليات القانونية الناشئة عن استقلالية المركبات المستقلة
55.....	المطلب الأول: الاعتراف القانوني بالمركبات المستقلة
58.....	المطلب الثاني: الإشكاليات الأخلاقية التي تثيرها المركبات المستقلة
67.....	الفصل الثاني: نطاق المسؤولية القانونية لسائق المركبات المستقلة
69.....	المبحث الأول: مفهوم سائق المركبات المستقلة
70.....	المطلب الأول: تعريف سائق المركبات المستقلة
82.....	المطلب الثاني: التزامات سائق المركبات المستقلة
	المبحث الثاني: أحكام مسؤولية سائق المركبات المستقلة عن الأضرار الناشئة
88.....	عنها
91.....	المطلب الأول: مسؤولية السائق الشخصية عن أضرار المركبات المستقلة

119	المطلب الثاني: مسؤولية السائق وفقاً لقواعد المسؤولية عن الأشياء
139	الفصل الثالث: مسؤولية منتجي المركبات المستقلة عن أضرارها
145	المبحث الأول: مسؤولية المنتج العقدية عن أضرار المركبات المستقلة
147	المطلب الأول: نطاق المسؤولية التعاقدية للمنتج من حيث الأشخاص
159	المطلب الثاني: أحكام المسؤولية التعاقدية للمنتج
179	المبحث الثاني: مسؤولية منتج المركبات المستقلة التقصيرية
182	المطلب الأول: طبيعة المسؤولية التقصيرية للمنتج
190	المطلب الثاني: موقف القانون الإماراتي من مسؤولية المنتج التقصيرية
204	المبحث الأول: أحكام المركبات المستقلة ضمن المنظومة القانونية الاماراتية
	المطلب الأول: المفهوم القانوني للمركبات المستقلة والاعتراف القانوني
204	بها
	المطلب الثاني: دور أصحاب المصلحة في تنظيم مسؤولية المركبات
210	المستقلة
217	المبحث الثاني: مقترح لتنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات المستقلة
	المطلب الأول: دور الأحكام القائمة في تنظيم المسؤولية المدنية عن
217	الحوادث
222	المطلب الثاني: الحاجة إلى نظام قانوني خاص بالمركبات المستقلة
225	الخاتمة
229	المراجع العربية
234	المراجع الأجنبية

## المقدمة

أولاً: نظرة عامة

لقد غدا مشهد التطور السريع الذي يلف عالم التقنية بأرجائها الرحبة مشهداً مألوفاً يَرُقُّبه عن كذب كل من تخَلَّتْ التقنيات تفاصيل حياته إذ لم يعد خافياً على أحد، حيث تجلت مظاهر هذا الثورة الرقمية من خلال ما استحدثت من ابتكارات واختراعات على صعيد الأنظمة المحوسبة والذكاء الاصطناعي بالإضافة الى المخزون الضخم من المعلومات المتحصلة من خلال مواقع البحث العلمي والتي تُرْفِدُ عملية التطوير الدؤوبة لمناحي الحياة البشرية وتحسين الرفاهية البشرية بصورة غير مسبوقه حولت أحلام الأمس القريب التي كانت ضَرْباً من الخيال الى واقع ملموس محسوس يعايشه الناس في كل وقت وحين. وكانت من بواكير ثمار هذه الثورة الخلاقة في مجال النقل -والتي تعد تطبيقاً من تطبيقات الذكاء الاصطناعي- هي المركبات المستقلة أو ما يعرف بالمركبات ذاتية القيادة.

فعلى الرغم من حداثة عمر الصناعات الخاصة بإنشاء وتشغيل المركبات المستقلة، فإن المحاولات التطويرية مرت منذ بواكيرها بمراحل عدة متسارعة الإيقاع بخطوات حثيثة بدءاً من تعزيز مساعدة السائق في القيادة التقليدية وصولاً إلى مستوى الاستقلالية التامة في القيادة والسيطرة على سير المركبة سواءً أكانت هذه الاستقلالية كلية أم جزئية وهما محور موضوع هذه الأطروحة وركيزتها الأساس ففي عام 1925 قدّم (Francis P. Houdina) لسوق الإنتاج الصناعي الخاص بالمركبات اختراعه الفريد المتمثل بمركبة دون سائق لا تعتمد في سيرها وحركتها على الإشراف البشري المباشر من حيثُ تواجد قائد فيها، إذ يمكن التحكم فيها وتسييرها بواسطة الربط اللاسلكي عن بُعد، حيث كانت تجوبُ -آنذاك- شوارع نيويورك دون قائد<sup>1</sup>. غير أن مصطلح

<sup>1</sup>King, D. (December 2017). Article: Putting the Reins on Autonomous Vehicle Liability: Why Horse Accidents Are the Best Common Law Analogy. *North Carolina Journal of Law & Technology, Online Edition, 19*, P.127

"المركبات ذاتية القيادة" كان قد ظهر لأول مرة -بعد ما يقرب من عقد من الزمان على اختراع (Francis P.Houdina) - بواسطة شركة جنرال موتورز في المعرض العالمي<sup>2</sup>.

ومن ناحية أخرى فقد شهدت فترة الستينات والسبعينات تجربة جامعة ستانفورد لهذه التكنولوجيا من خلال مركبة ستانفورد<sup>3</sup> وهي مركبة صغيرة الحجم معدة خصيصًا للتحكم بها عن بُعد ومزودة بكاميرات تمكنها من المناورة بنفسها عبر تجوالها في غرفة مليئة بالكراسي دون الحاجة إلى تدخل بشري مباشر لقيادتها، وفي تسعينيات هذا القرن أنتجت السيارات المؤتمتة بالكامل، بحيث يجري اختبارها في جميع أنحاء العالم، حيث قام مهندس الفضاء الألماني بقيادة سيارة مرسيدس S-Class من ميونيخ إلى الدنمارك، دون تدخل يذكر من قبله في سير المركبة والتي قطعت تلك المسافة بسيرها التلقائي الذاتي<sup>4</sup>. ثم توالى بعد ذلك الجهود في تطوير المركبات المستقلة وتحسين أدائها بإضافة مزايا تقنية لمساعدة السائق والتي يتطلب إضافتها وجوده ورقابته الدائمة.

وفي عام 2009 أنتجت شركة جوجل مشروع مركبة ذاتية القيادة، والذي أصبح معروفًا فيما بعد بـ (Waymo)، تبعها شركة تسلا التي ابتكرت تقنية الأتمتة وذلك باستحداث برنامج "الطيار الآلي"<sup>5</sup>. حيث تُوّجت عملية التطوير الدؤوبة هذه بابتكار مركبة مستقلة بشكل تام دون توجيه من قبل سائق.

وعلى الرغم من الإيقاع المتسارع في تطوير هذه المركبات فإن ثمة تحديات مختلفة سوف تواجه هذا القطاع لعل من أبرزها التحديات القانونية والتي تمثل إحدى أهم صور هذه التحديات إذ أن من المتصور في ضوء البيئة التشريعية القائمة أن يصطدم تقبل هذه التقنية وتطويرها بشبكة

<sup>2</sup>Maziarz, P. (2020). Cars Without Drivers: Examining Future Regulation of Autonomous Vehicles. *RegQuest*, 13, 04. 1-29

<sup>3</sup>Maziarz, P. *Ibid*

<sup>4</sup>Maziarz, P. *Ibid*

<sup>5</sup>Maziarz, P. *Ibid*

معقدة من القوانين القائمة فيما يتعلق بقواعد المسؤولية الخاصة بتصميم تلك المركبات وتسويقها وتشغيلها والمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن سيرها واستخدامها. فالبعض يرى أن النصوص القانونية الحالية ذات الصلة لا يمكنها أن تساهم في نشر هذه التقنية، بل إنها ستعيق تطويرها<sup>6</sup>. إذ ينبغي -والحالة هذه- أن تكون أولى الخطوات في رَأْب الصَّدْعِ وَرَدَمِ الهُوَّةِ بين التشريعات القائمة والواقع المنشود تظافر الجهود القانونية والتقنية المتخصصة على حد سواء، وذلك بإجراء مراجعة حصيفة ودقيقة لنصوص التشريعات النازمة للقواعد القانونية السارية المفعول، من خلال في مدى شمول تلك الأحكام القانونية -من حيث دلالات ألفاظها ومقاصد التشريع فيها- للأحكام القانونية الخاصة بالمركبات المستقلة من عدمه، وبيان ما إذا كان ثمة قصور في استيعاب تلك الحالات أو أن ثمة غموضاً يُفُتُّ دلالات ألفاظ النصوص بما يَحُولُ دون بسط الحماية القانونية على الآثار القانونية الناجمة عن استخدام المركبات ذاتية القيادة بما يستدعي معالجة أوجه القصور أو الغموض أو الإشكال في التنفيذ بتعديل أو سنِّ التشريعات التي تمكن من ذلك على أوفى وجه وأكمله دون أن يكون بين جملة النصوص النازمة لأحكام المركبات المستقلة أيُّ تعارضٍ أو تناقضٍ يَحُولُ دون تحقيق هذا المبتغى.

ولما كانت القواعد التشريعية القائمة حالياً، لا تواكب -من وجهة نظر الباحثة- بشكل عام جميع المتطلبات المستحدثة في البيئة التقنية الخاصة بالمركبات المستقلة، والتي تقتضي طبيعتها وجود بيئة تشريعية قادرة على تنظيم الأحكام القانونية الخاصة بالصور المستحدثة من الوقائع والحقوق والالتزامات الناشئة عن استخدامها، وكذلك تقرير أسس المسؤوليات القانونية المدنية أو الجزائية منها، والتي تلقى على عاتق أفرادها بحسب اضطلاعهم في ترتيب أحكامها وما يتصل بذلك من قواعد الإثبات والاختصاص القضائي وغيرها من الأنظمة التشريعية الخاصة، والتي ينبغي أن

<sup>6</sup>Bryant Walker, S. (March 17, 2016). How Governments Can Promote Automated Driving. New Mexico Law Review, 47,99. P.101. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2749375> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2749375>



تُزاعى بجماليتها وتفاصيل أحكامها الدقيقة خصوصية وحادثة تلك الصور ضمن الأحكام القانونية العامة السارية المفعول، وتُغنى كذلك بإيجاد الأحكام القانونية التي توائم طبيعتها المستجدة ذلك أن من أبرز العقبات التي تواجه استحداث تلك الأحكام هي عدم اليقين القانوني للمسؤولية عن أضرارها في مواجهة منتجها ومستهلكيها، فلا بد أن تذلل هذه العقبات من أجل تسهيل تطوير تقنية المركبات المستقلة وتعزيز قبول المجتمع لها.

### ثانياً: أهداف الأطروحة

تهدف الباحثة من خلال هذه الأطروحة الى تحقيق جملة من الأهداف هي الآتية:

1. تقديم أنموذج تشريعيّ ينظم أحكام المسؤولية القانونية الناشئة عن المركبات المستقلة بما يوائم الخصوصية التي تحظى بها هذه الصناعة، مقارنة بالقواعد القانونية التقليدية وما توفره تلك المقارنة من نتائج تفيد الدارسين القانونيين والمشتغلين في حقل الاختصاص التشريعي، وتؤسس بُنيةً قانونية محكمة تواكب مستجدات تلك الابتكارات.
2. نظراً لأن القانون لا يتطور بفعل المشرع وحده وإنما يتطور أيضاً علي يد القضاء، فقد رأينا أن نضع بين يدي رجال القضاء الوطني تحليلاً لبعض التجارب المقارنة فيما يخص نظام المسؤولية المتعلقة بالأضرار الناجمة عن المركبات المستقلة.
3. رَفُدُ الدراسات القانونية العربية بدارسة قانونية متخصصة في مجال المركبات ذاتية القيادة والبحث في أحكام المسؤولية القانونية الناشئة عن استخدام المركبات ذاتية القيادة بما يثري الفكر القانوني في هذا المجال، ويفتح باب البحث الأكاديمي على مصراعيه أمام المشتغلين في الشأن القانوني سواء أكانوا من السادة القضاة أم المحامين، لتقديم دراسات علمية وعملية تشكل مرجعية قانونية علمية وعملية هامة في هذا المجال، خاصة على مستوى دولة

الإمارات العربية المتحدة التي تخطو خطوات حثيثة باهرة نحو عالم التقنية والريادة والابتكار.

4. التأكيد على تَمَيُّز واختلاف طبيعة المركبات المستقلة ذاتية القيادة عن مثيلاتها من وسائل النقل، التي قد تتشابه معها كالمركبات التقليدية والآليات المسيرة عن بعد حيث تعتبر تلك المركبات التقليدية أو الآليات المسيرة باعتبارها آلات صَمَاءَ لا يُنصَوَّرُ نشوءُ الضررِ بواسطتها على سبيل الاستقلال دون النظر إلى فعل السائق وتأثيره فيها، إذ تحكمها قواعد قانونية تتناسب مع طبيعتها وتضمن للمضروور اقتضاء حقه في التعويض الناشئ عنها، بيد أن المركبات ذاتية القيادة تختلف عن تلك الآلات التي يظهر فيها أثر سيطرة السائق على سيرها وأدائها، إذ تمتاز المركبات ذاتية القيادة بذكائها بكونها قادرة على التعلم الذاتي الذي يحاكي طبيعة العقل البشري وتستقل عنه بإصدار قرارات إيجابية تضمن السلامة المرورية، مما قد يستدعي تنظيمها بقواعد قانونية مختلفة.

5. تهدف هذه الدراسة إلى تقديم مقترح قانوني دقيق عن الماهية القانونية للمركبات المستقلة والآثار القانونية المترتبة عن الأضرار الناشئة عنها، ولعل ذلك ما حدا ببعض الفقهاء إلى استشراف تدخل المشرع بإسباغ وصف قانوني محدد للرجل الآلي "الروبوت" -حيث تُعدُّ المركبات المستقلة أحد أشكاله- يصل إلى حد تمييزه ومنحه الشخصية القانونية أسوة بأفراد الجنس البشري<sup>7</sup>.

ثالثاً: أهمية الأطروحة

تستمد هذه الأطروحة أهميتها بكونها تُوصِّلُ أحكام القواعد القانونية الخاصة بالمركبات المستقلة وفق منهجية علمية تقوم على الجمع بين جوانب المعرفة الفنية لهذه المركبات، ثم بناء

<sup>7</sup> وهذا ما تمخض عنه استنتاج الباحثين من خلال توصيات ومناقشات البرلمان الأوروبي التي ابتكرت نظرية "النائب الإنسان" فيما يخص أحكام المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الرجل الآلي "الروبوت". انظر لطفاً: القوسي، همام (2018). الإشكالية القانونية للشخص المسؤول عن تشغيل الروبوت، (25)، ص. 77 مجلة جبل، جامعة حلب، سوريا

التكليف القانوني الدقيق لأحكام المسؤولية الناشئة عن أضرار هذه المركبات، وتعالج أبرز الإشكاليات الواقعة التي تمس قطاع المركبات المستقلة، بما يرفد المكتبة القانونية ويثري المحتوى القانوني، نظرًا للحاجة الملحة التي تقتضي البحث عن حلول تلك التحديات التي يفرضها التنامي المتسارع للقطاع التقني، إضافة إلى وقلة المراجع القانونية التي أصلت وفصلت في هذا الجانب.

وكذلك تبرز أهمية هذه الأطروحة -بشكل عام- من خلال تأثير التنظيم القانوني على استمرار عجلة الابتكار والتطوير لهذه المركبات ويساهم بشكل كبير في قبولها في المجتمع، حيث إن توزيع المخاطر المتعلقة بنتائج الابتكار من خلال قوانين المسؤولية يمكن أن يكون عاملاً مؤثراً في تحفيز أو تثبيط انتشار المركبات المستقلة وتطويرها، لذلك فإن عدم اليقين القانوني فيما يتعلق بالمسؤولية عن أضرار المركبات المستقلة سيعيق حتمًا هذا الابتكار ولا يحفز منتجها على تطويرها، كما وأنه يمكن أن يؤثر على تقبل المجتمعات لها وبالتالي عدم انتشارها. وعليه فإن تقديم العديد من البحوث الأكاديمية في هذا الشأن سيسلط الضوء على احتواء نصوص القوانين القائمة لأحكام هذه الابتكارات بما يتضمنه ذلك من توجيه نظر الجهات التشريعية المختصة إلى ضرورة إفراد أحكام قانونية خاصة بهذه الابتكارات.

كما تبرز هذه الأطروحة -وبشكل خاص- في مبلغ اهتمام دولة الإمارات العربية المتحدة بتجربة تطبيقات الذكاء الاصطناعي، الذي يبدو واضحًا من خلال استحداث الدولة لوزارة متخصصة بالذكاء الاصطناعي، مكرسة جهودها الحثيثة في وضع الخطط والمبادرات في سبيل تحويل مدنها الرئيسة إلى مدن ذكية حيث يعد قطاع المواصلات والنقل الذكي من أبرز مظاهر هذا التحول الحضاري والتقني على مستوى الدولة، إذ لم تتوانى دولة الإمارات العربية المتحدة عن مواكبة ركب التقدم التقني والثورة الرقمية والخوض في غمارها بكل كفاءة وإقتدار وعلى وجه الخصوص

فيما يتعلق بالمركبات المستقلة<sup>8</sup>، كما أولت الدولة حرصها الشديد في وضع الأطر القانونية المتعلقة بأحكام هذه المركبات من خلال الاستفادة من خبرات الدول التي نفذت مشروع سيارات المستقبل واقعًا، حيث توجت جهود الدولة تلك بأن عقدت عدة مؤتمرات في هذا المجال من بينها المؤتمر الدولي لمركبات المستقبل الذي نظّمته هيئة الإمارات للمواصفات والمقاييس في أبو ظبي سنة 2018<sup>9</sup>، ثم تلى ذلك صدور القرار الوزاري رقم (3) لسنة (2019) بشأن تنظيم التجارب التشغيلية للمركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي<sup>10</sup>.

كما أن دراسة التحديات القانونية التي قد تواجه هذه المركبات خصوصًا فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عنها من الأهمية بمكان نظرًا لما قد يتمخض عن تلك الدراسة من نتائج وتوصيات يكون لها دورٌ مهمٌ.

#### رابعًا: إشكالية الأطروحة

مع استخدام المركبات المستقلة وخاصة ذات المستوى المتقدم الذي لا يتطلب أية تدخل من مشغلها، سيصبح العنصر البشري -في هذه الحالة- عنصرًا ليس ضروريًا لقيادة المركبات في جميع الأوقات نظرًا لتطور التقنيات التي تعتمد عليها بحيث تحاكي عمل الإنسان إلى درجة ماهرة، كما أن تبني الدول لهذه التقنية يتطلب منها عناية خاصة نظرًا لما تتميز به من التعقيد الذي لا يشبه بساطة عمل المركبات التقليدية التي لا تعدو كونها مجرد آلة صماء يسيطر عليها سائقها بأدائه ويوجهها طوال رحلته. كما أن المركبات المستقلة تثير من الناحية القانونية العديد من التساؤلات والإشكاليات

<sup>8</sup>Government.ae. (2019). *Smart sustainable cities - The Official Portal of the UAE Government*. [online] Available at: <https://government.ae/en/about-the-uae/digital-uae/smart-sustainable-cities> Accessed 6 Oct. 2019

<sup>9</sup>أبوظبي تستضيف النسخة الرابعة من "المؤتمر الدولي لمركبات المستقبل"، Esma.gov.ae (2019) <https://esma.gov.ae/ar-> (asp.aspx (last visited Sep 17, 2019.)) /ae/Media-Center/news/Pages

<sup>10</sup> قرار المجلس التنفيذي رقم (3) لسنة 2019 بشأن تنظيم التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة في إمارة دبي. Dlp.dubai.gov.ae (2019) <https://dlp.dubai.gov.ae/Legislation%20Ar%20Reference/2019/> last visited Sep 17, 2019

التي تستدعي إيجاد الحلول القانونية المناسبة لها، إذ أن الغاية المنشودة من تطوير واستخدام المركبات المستقلة هو الوصول إلى مستقبل خالٍ من الحوادث المرورية والانبعاثات السامة والتخلص من مشكلة الازدحام على الطرق، غير أن وقوع الحوادث المرورية سيبقى احتمالاً قائماً<sup>11</sup> مع وجود مركبة يتناوب سائقها مع نظامها التشغيلي في عملية القيادة، أو حتى في تلك الأحوال التي لا يتطلب سير المركبة فيها مراقبة من قبل السائق على الإطلاق. وفي ظل احتمالية وقوع حادث اصطدام تثار -ها هنا- إشكالية قانونية تتعلق بتحديد الطرف المسؤول عن التعويض الناجم عن الأضرار التي خلفتها تلك المركبات في مواجهة الجهة المتضررة وما يتصل بذلك من إشكالية إيجاد تصور قانوني دقيق وصحيح لحدود المسؤولية المدنية للأضرار الناشئة عنها، وكذلك تحديد فيما إذا كانت تلك الأضرار واقعة تحت مظلة الحماية القانونية وفق القواعد العامة للمسؤولية المدنية عن الفعل الضار أم أن لتلك الأضرار خصوصية تتطلب تشريعاً خاصاً يتناسب وطبيعتها.

وكما تم البيان آنفاً فإن للنظام القانوني تأثيراً لا يخفى يلقي بظلاله على حركة ابتكار المركبات المستقلة بشكل عام وعلى قبولها في المجتمع. إذ أن إسباغ الحماية القانونية بشكل صك ضمان يلود تحت مظلته أفراد المجتمع في اختصام من تسبب بالضرر إذا ما نجمت من جراء استخدام تلك المركبات أضرار لحقت بذواتهم أو ممتلكاتهم<sup>12</sup>. كما يضاف إلى ذلك التأثير تعذر تحقيق إسناد الفعل الضار الصادر عن تلك المركبات إلى فعلها الذاتي نظراً لأنها في نظر القانون شيئاً، وما يستتبعه ذلك من صعوبة تحديد الطرف المسؤول عن ضمان الضرر الناشئ عن المركبات المستقلة، فيما إذا كان من يتحمل التبعة هو سائق المركبة أم صانعها أم كلاهما معاً على سبيل التضامن والتكافل فيما بينهما قبل الجهة المتضررة. إلا أن إلقاء التبعة على الصانع وحده من شأنه أن يعطل يد الإبداع ويعطل همة الابتكار لديه خيفةً من وقوعه تحت طائلة المساءلة القانونية، كما أن

<sup>11</sup>Florina Lohmann, M. (2016). Liability Issues Concerning Self-Driving Vehicles. *Eur. J. Risk Reg.* 7, P.335

<sup>12</sup>De Bruin, R. (2016). Autonomous Intelligent Cars on the European Intersection of Liability and Privacy Regulatory Challenges and the Road Ahead. *Eur. J. Risk Reg.* 7, P.488

إلقاء التبعة المفترضة على مشغل المركبة وحده سيؤدي حتمًا إلى عدم انتشار هذه المركبات نتيجة لعدم تقبل أفراد المجتمع لقيادتها وتحمل أعباء وتبعات الأضرار التي قد تنجم عن استخدامها.

وفيما يخص مدى الانسجام والتناغم بين هذا التطور التقني وأحكام الأنظمة القانونية القائمة الخاصة بالمسؤولية القانونية، فإنه وعلى سبيل افتراض كون الأحكام القانونية السارية المفعول تتضمن في طيّ ألفاظها ودلالاتها ما يتسع لشمول أحكامها لما يتولد عن استعمالات هذه المركبات من إشكالات قانونية مع مراعاة ما تتسم تلك الإشكاليات به من الخصوصية والحدائثة في جزء كبير منها. إذ يقع على عاتق الشخص الجالس في مقعد السائق-عادة- واجب العناية المعقولة -عناية الرجل المعتاد لا الحريص- لتدارك وقوع الحوادث، بيد أن التساؤلات -ها هنا- تتمحور حول كيفية فرض مثل هذا الواجب على "سائق" لا يملك أي صلاحية تمكنه من التدخل في تشغيل وتسيير تلك المركبة، علاوة على كون أن القواعد التشريعية الخاصة بسير المركبات والآليات على الطرق تبنى حدود تصورها القانوني على افتراض كون أن تشغيل تلك المركبات أو الآليات وقيادتها منوط ابتداءً بشكل أو بآخر بوجود "سائق" أو "مالك" أو "مشغل" يملك زمام سيرها ويُسأل عن أدائها<sup>13</sup>، حيثُ أسهم التغيّر التحويلي في صناعة المركبات وتطوير أدائها بدءًا -من الميزات التقنية المحدودة إلى التشغيل الآلي الكامل- في طمس الحدود الفاصلة بين هذه الشروط القانونية بما يجعل اشتراطها أمرًا غير ذي جدوى. ففي نظام التشغيل الآلي الكامل، يؤدي الفهم الدقيق لكيفية عمل المركبات المستقلة إلى إمكانية تحديد كيفية معاملة القانون لمالكي المركبات ومشغليها عند وقوع الحوادث. والتي يترتب عن استعمالها تحديات جديدة للمفاهيم التقليدية للمسؤولية عن الضرر.

ومن خلال إمعان النظر في آلية عمل المركبات المستقلة وإدراك المبدأ الرئيس الذي تقوم عليه آلية العمل تلك، نخلص إلى أن هذه المركبات مختلفة حتمًا في نظام إنشائها وسيرها عن

<sup>13</sup>مثلًا بالرجوع إلى القانون الاتحادي رقم 21 لسنة 1995 بشأن السير والمرور في دولة الإمارات العربية المتحدة. يتبين من خلال نصوصه مثل المادة الرابعة والخامسة المتعلقة بالتزامات السائق القانونية للمحافظة على السلامة في القيادة

المركبات التقليدية التي تنظم أحكامها القواعد العامة للمسؤولية المدنية عن الفعل الضار أو تلك القواعد الخاصة بالمسؤولية العقدية في القوانين المدنية، فإننا إذا نظرنا إلى المركبات التقليدية، نجد ذلك متجسداً في أن القانون يتعامل مع المركبات التقليدية وينظم أحكامها باعتبارها أشياء تتطلب عناية خاصة باعتبار كونها آلة ميكانيكية صماء يستلزم ألا يتصور حدوث الضرر عنها دون تدخل مباشر أو غير مباشر من حارسها الذي يتحمل مسؤولية حفظها، إذ يقرر القانون مسؤولية حارسها بالمباشرة دون اشتراط الإهمال والتقصير ضمناً لحقوق الغير من المتضررين<sup>14</sup>، حيث تناط المسؤولية عن الأضرار الناشئة عنها بمن تولى حراستها كمسؤولية مفترضة، أما المركبات المستقلة فقد يكون افتراض مسؤولية المشغل لذات الأسباب الأنفة مجحفاً، كما أنه قد يكون سبباً مباشراً لعدم قبول مفهوم المركبات المستقلة لدى المجتمعات<sup>15</sup>.

كما أن استقلالية المركبة وقدرتها على إصدار قرارات ذاتية في عملية القيادة، من خلال ردود فعل مباشرة وفقاً للظروف المحيطة بها يبرر حتماً إلزام مصنعيها باتخاذ أقصى درجات العناية والحذر أثناء تصنيعها، إضافة إلى ضرورة مراعاة ما يجب عليهم من ضمان خلو تلك المركبات من العيوب الفنية أو المصنعية، والتي قد يرتب وجودها في تلك المركبات التزامهم -أي المصنعين- بضمان الأضرار التي تنتشأ عن تلك العيوب أسوة بما يُلزم به البائع من ضمان العيوب الخفية في المبيع، حيث تُمكّن القواعد العامة في ضمان العيوب الخفية المستهلكين من المطالبة بالتعويض عن العيوب الموجودة في المركبات المستقلة. وأن أهمية تلافي وجود هذه العيوب في المركبات المستقلة لا يقل أهمية عن تقرير أحكام ضمان تلك الأضرار بعد وقوعها إذ أن درء المفسد أولى من جلب المنافع، مما يحتم وجود نظام قانوني خاص يجاري في تنظيم أحكامه ما يستحدث من منتجات في عصر الثورة التقنية التي نعيشها اليوم، ومن بينها تلك المنظومة القانونية الخاصة بحماية المستهلك

<sup>14</sup>المادة 316 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم 5 لسنة 1985. حيث تنص على: " كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضمناً لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة.

<sup>15</sup>De Bruin, R. *Supra* note (13) P.485-486

والتي تنظم أحكام المسؤولية عن المنتجات التجارية على وجه الخصوص في مواجهة مستخدميها من افراد المجتمع من خلال الإحالة على التشريعات النافذة في دولة الإمارات العربية المتحدة<sup>16</sup>. ويتبين لنا مما سبق، أن طبيعة عمل هذه المركبات تستلزم توسيع مظلة الحماية القانونية بإدخال مُنتج تلك المركبات -وفق قواعد قانونية خاصة- تحت طائلة أحكام تلك المسؤولية بشكل موسع بحيث تشمل معادلة تحديد المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة طرفين هما: المالك والمشغل من جهة والصانع من جهة أخرى وهم جميعاً في مواجهة المتضرر من جراء استخدام تلك المركبات بما يمثل الطرف الآخر من المعادلة.

ومن الجدير ذكره في هذا السياق أن خصائص وخصوصية عمل هذه المركبات -حيث تعد خاصية الاستقلال الذاتي من أهم تلك الخصائص- يجعل من هذه المركبات أكثر فاعلية واستقلالية عن مثيلاتها من المركبات التقليدية، بحيث يكون لهذه المركبات القدرة على محاكاة التجربة البشرية ولو بصورة مقاربة من خلال الاستفادة من تجربتها وتكييف سلوكها في القيادة وفقاً لذلك دون أن يتم توجيهها للقيام بذلك من قبل أي طرف خارجي، وهذا ما يجعل أمر تحديد السبب الدقيق للحادث -ومن ثمَّ عزُّوهُ إلى الطرف الذي يمكن أن يكون مسؤولاً- من الصعوبة بمكان<sup>17</sup>، مما يجعل لشركات التأمين دوراً مهماً في تعويض المتضرر من الحادث وذلك في الأحوال التي ينشأ الضرر فيها عن فعل المركبة الذاتي لا عن فعل السائق أو المُصنِّع، حيث تتجلى أهمية دور شركات التأمين في ضمان تعويض المضرور عن الضرر في حالة حصول حادث اصطدام مركبة مستقلة بسبب اختراق

<sup>16</sup>اتنص المادة 24 من القانون الاتحادي بشأن حماية المستهلك رقم 15 لسنة 2020: "١-للمستهلك الحق في طلب التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية التي لحقت به نتيجة استخدام السلعة أو الخدمة، وفقاً للتشريعات النافذة في الدولة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك....."

<sup>17</sup>De Bruin, R. *Supra* note (13) P.485-486



نظام القيادة الذاتي فيها من قبل طرف غير معروف، أو من خلال أعمال القرصنة الإلكترونية التي تصيب ذلك النظام بالخلل والعطب<sup>18</sup>.

وخلاصة القول فيما سبق بتعداد النقاط المهمة كخطوات تقود العملية البحثية لإشكالية الأطروحة كالتالي: أولاً فهم آلية عمل المركبات المستقلة ثم استقراء نصوص القواعد العامة للمسؤولية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم 5 لسنة 1985 وما يقتضي هذا البحث من النظر في مدى شمولية تلك القواعد وإمكانية تطبيقها على المركبات المستقلة؛ ثانياً تحديد المسؤول عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة سواءً فيما لو كان طرفاً واحداً أو أطرافاً متعددة بحسب الأحوال؛ ثالثاً التحقق -في الوقت ذاته- من شمولية القواعد الناظمة للمسؤولية المترتبة عن أضرار المركبات المستقلة وعيوبها؛ رابعاً التأكيد على الدور التشريعي الذي يحقق توازناً مرناً يجمع بين الحق في حماية أموال وممتلكات الآخرين ولا يحول دون تشجيع حركة الابتكار والإبداع الصناعي في المجتمع. بنتيجة هذه الخطوات ترى الباحثة انه لا بد من الوقوف عند تساؤل مهم يفرضه السياق البحثي لهذه الأطروحة، والذي يتعلق بتحديد الجهة المسؤولة عن أضرار المركبات المستقلة في ضوء أحكام التشريعات الإماراتية، حيث يشكل هذا التساؤل محور الفرضيات البحثية التي سوف يتم معالجتها في القسم التالي من هذه الأطروحة تحت عنوان تساؤلات الأطروحة.

#### خامساً: تساؤلات الأطروحة

1. ماهي أبرز تحديات انتشار صناعة وتشغيل المركبات المستقلة والتي قد تؤثر على النظام

القانوني للمسؤولية فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن الحوادث التي تسببها هذه المركبات؟

<sup>18</sup>Syed, N. (2017). Regulating autonomous vehicles. *Computer and Telecommunications Law Review*, 23(1), 11-15. P. 11-14

2. ماهي حالات قيام مسؤولية مشغل المركبات المستقلة عن أضرارها بما يحدد نطاق مسؤوليته

والأساس القانوني الذي يمكن ان يعول عليه في قيام مسؤوليته؟

3. ما هي أركان مسؤولية مصنّع المركبات المستقلة؟ وماهي طبيعة تلك المسؤولية؟

سادسًا: منهجية الأطروحة

لقد تم الاعتماد في عرض مادة هذه الأطروحة على المنهج التحليلي والوصفي. والذين يهدفان إلى الإجابة عن تساؤلات البحث التي كونت إشكالية الدراسة، وذلك من خلال تحليل ومناقشة عناصر القواعد القانونية القابلة للتطبيق وبيان تفسيراتها. وفي ذات الوقت فقد ارتأت الباحثة إتّماماً لهذه المهمة أن تستعين بالمنهج المقارن في مواطن محددة بما يخدم تلك الأهداف وذلك لغايات تسليط الضوء على أبرز التشريعات والأنظمة القانونية التي تصدت لمسألة المسؤولية.

سابعًا: الدراسات السابقة

تم الاعتماد في إثراء المادة العلمية لهذه الأطروحة على النظر في الدراسات السابقة التي تناولت جوانب موضوع هذه الأطروحة، حيث بيّنت الباحثة في كل دراسة منها الإشكاليات التي تم التطرق إليها في تلك الدراسة، مع نبذة ميسرة عنها، ثم تَبَع ذلك بياناً ما تميزت بتقديمه هذه الأطروحة، وذلك على النحو الآتي:

1- الوالي، عبدالله سعيد عبدالله (2021). المسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقات الذكاء

الإصطناعي في القانون الإماراتي، الإمارات: دار النهضة العلمية.

تناول الباحث في هذه الدراسة بيان أهم الإشكاليات القانونية التي تواجه تطبيقات الذكاء

الإصطناعي وهي المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن استخدامها أو العيوب التي تتعلق بتصنيعها

وعلى وجه الخصوص المسؤولية المدنية الناشئة عنها. حيث التقت هذه الدراسة مع هذه الأطروحة

في معالجة هذه الإشكاليات إذ تم تناول مسألة التحقق من مدى صلاحية القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية لتطبيقها فيما يخص الأضرار الناجمة عن تطبيقات الذكاء الاصطناعي.

غير أن ما اقتصت به هذه الأطروحة من معالجة موضوع المسؤولية عن حوادث المركبات المستقلة، والتي تعتبر إحدى تطبيقات الذكاء الاصطناعي. حيث اعتنت هذه الأطروحة بشيء من التأصيل والتفصيل القانوني ببيان مدى ملائمة القواعد التقليدية للتطبيق على موضوع التعويض عن الأضرار الناشئة عن تطبيقات الذكاء الاصطناعي وعلى وجه الخصوص تلك المتعلقة بالمركبات المستقلة باعتبارها مدار هذه الأطروحة، مع تقديم مقترحاً للنظام القانوني الخاص بالمركبات المستقلة يراعي خصوصية المركبات المستقلة دون غيرها من تطبيقات الذكاء الاصطناعي.

وقد ارتأت الباحثة أن يتم تقسيم فصول الأطروحة من خلال جعل عناوينها مقرونة بأشخاص المسؤولية نظراً لأهمية البحث في تحديد نطاق مسؤولية كل من مالكي ومشغلي ومنتجي هذه المركبات وذلك بالرجوع الى القواعد العامة للمسؤولية المدنية والتحقق من مدى كفايتها وملاءمتها لأحكام ضمان الأضرار الناشئة عنها بالنسبة لهؤلاء الأطراف جميعاً. مع التأكيد على ضرورة توسيع نطاق مسؤولية منتجي هذه المركبات. وما ستضيفه هذه الأطروحة من تحليل يقرر مدى أهمية قوانين حماية المستهلك والمسؤولية عن المنتجات في تكوين المنظومة القانونية الفاعلة الرشيدة لقواعد المسؤولية القانونية عن الأضرار الناشئة عن المركبة المستقلة.

وقد أوصى الباحث في رسالته تلك إلى جهات التشريع المختصة في الدولة بضرورة اسباغ الشخصية القانونية على تطبيقات الذكاء الاصطناعي، كما أوصى بضرورة تدخل المشرع الإماراتي لفرض مسؤولية تضامنية على المصمم والمشغل والمستعمل على حد سواء، حيث لا تؤيد الباحثة هذا الاقتراح فيما يخص المركبات المستقلة، وتؤكد بأن وجود نظام خاص بها يزيل الفجوات القانونية التي تثيرها القواعد العامة بناءً على تنوع حيثياتها مع إعادة النظر في أساس المسؤولية القانونية،

أخذين بعين الاعتبار درجة استقلالية المركبة وذاتية أداؤها. وما تضيفه أيضًا من تحليل لغايات حصر مسؤولية مالك ومشغل المركبة قدر الإمكان في أضيق نطاق في الأحوال التي تكون ذاتية تشغيل المركبة واستقلالية قيادتها كاملة لا مدخل فيها لأي مؤثر خارجي عنها. ذلك أن فهم وتحليل آلية عمل المركبات المستقلة والاطلاع على أبرز خصائصها كالاستقلالية التامة في بعض الحالات يؤكد أنه ليس المشغل هو المسؤول الدائم عن أضرارها لانقطاع علاقة السببية بينه وبين الضرر الناجم. وكذلك الحال خاصة التعلم الذاتي التي تقود إلى تطوير المركبة بنفسها وبمعزل عن مبرمجها ومنتجها وبالتالي القيام بخطوات مستقلة. مما يترتب عليه حتمية أن يتم الأخذ بعين الاعتبار عوامل عدة عند التحقيق في حادث مركبة مستقلة.

2- Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. (Spring, 2020). Recent Development: Automated Vehicles and Third-Party Liability: A European Perspective. *University Of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*, 2020, 109-199.

تناول الباحثان في هذه الدراسة مفهوم وأهمية المركبات المستقلة، من خلالها تطرقهما لآلية عملها، ومستوياتها وفقًا لتصنيف جمعية مهندسي المركبات. حيث تركزت إشكالية دراستهما حول أبرز التحديات القانونية التي يواجهها واقع العمل القانوني فيما يخص تلك المركبات في حدود المسؤولية المدنية، وقد انصرفت عناية الباحثين في هذه الدراسة إلى النظر في قواعد المسؤولية التي تلائم خصوصية المركبات المستقلة وكيفية توزيع تبعات هذه المسؤولية بين سائق المركبة والشركة المصنعة بشكل يراعي جوانب العدالة للإجابة على هذه الأسئلة، حيث قام الباحثان فيها بدراسة قواعد المسؤولية المدرجة في نصوص قانون الاتحاد الأوروبي والقانون الألماني وقانون المملكة المتحدة. فخلصا إلى أن الجمهورية الألمانية حملت لواء السبق في سن قواعد المسؤولية الناشئة عن هذه المركبات، في حين اتبعت المملكة المتحدة -كما تقرر في دراسة الباحثين- نهجًا مختلفًا في تنظيم أحكام المسؤولية هذه وذلك من خلال إدراج تلك الأحكام ضمن منظومة الاحكام

القانونية لقضايا التأمين، والذي اقتضى من الباحثين توجيه اهتمامهما نحو تقييم نظام المسؤولية القانوني الساري المفعول في دول أوروبا ودراسة الاحتياجات المحتملة لتعديل القواعد القائمة، حيث تضمن قانون الاتحاد الأوروبي قواعد بشأن مسؤولية المنتج وسلامة منتجاته تلك من العيوب، اتخذت شكل توجيهات صدر منها التوجيه رقم EEC/374/85 والذي ينظم مسؤولية المنتج في دول الاتحاد الأوروبي، ويتضمن هذا التوجيه الأنف الذكر قواعد عامة تنطبق أيضاً على المركبات المستقلة، حيث نُقِرُّ الأحكام القانونية وفقاً لهذا التوجيه وجود مسؤولية مفترضة على المُصنِّع فيما يتعلق بعيوب منتجه، فنطرق الباحثان في دراستهما إلى أنواع العيوب التي قد تقع في مجال المنتجات الصناعية أو التقنية كتلك العيوب المتعلقة بالتصميم، والتصنيع، وإهمال واجب التحذير وغيرها من العيوب الفنية أو التقنية، غير أنه قد ثارت لدى الباحثين إشكالية قانونية مهمة عند تصديهما لموضوع تطبيق هذه القواعد على المركبات المستقلة، وتحديد أحكام الضمان الناتجة عن عيوبها تتعلق بماهية تكيف البرمجيات التي تستخدم في تلك المنتجات فيما إذا كان يصح اعتبارها منتجات خاضعة لأحكام المسؤولية أم لا؟

ولا شك أن التطور الصناعي والتقني أدى إلى ظهور منتجات تستخدم تقنيات متطورة ومعقدة إلى حد لا يمكن التعامل معها من قِبَل غير المختص، حيث ساهم هذا الأمر في اختلال التوازن الذي ينبغي أن يكون بين مصالح المستهلكين والمنتجين من خلال القدرة على التعامل مع هذه المنتجات واستخدامها، مما دفع العديد من التشريعات لتبني نظم قانونية لتأكيد حماية مستهلكي تلك السلع، وذلك عن طريق التوسع في نطاق مسؤولية المنتج عن أضرار وعيوب هذه المنتجات.

وتأسيساً على ما سبق فإن أهمية البحث في حدود المسؤولية القانونية الخاصة بالمركبات المستقلة تتجلى في توسيع مظلة الحماية القانونية من خلال إقرار المسؤولية التضامنية بين مالك ومشغل ومنتج هذه المركبات وفق أوضاع قانونية محددة تراعي دور كل واحد منهم في إحداث الضرر للأسباب التي تم إيجازها سابقاً من قِبَل الباحثين، حيث تعتبر هذه المسؤولية التشاركية فيما

بينهم من الضرورات التي تشجع على انتشار استخدام هذه المركبات وتقبل المجتمعات لها والمضي قدماً نحو الثورة التقنية التي تهيأ أسباب الرفاهية وزيادة الانتاج في المجتمعات الانسانية.

وعليه؛ فقد اتفقت هذه الدراسة مع تلك الأطروحة حول ضرورة التوسع في نطاق مسؤولية المنتج وأهمية إدراج المنتج تحت طائلة المسؤولية عن ضمانه لعيوب مُنتجِه، وبمقارنة ذلك مع أحكام التشريع الإماراتي من خلال قانوني: المعاملات المدنية رقم (5) لسنة (1985) وقانون حماية المستهلك رقم (15) لسنة (2020) الذي نظم مسألة ضمان عيوب المنتجات التجارية، فقد تناول قانون المعاملات المدنية أحكام ضمان العيوب الخفية في المواد من (543-555). وحيث يعتبر قانون حماية المستهلك مزيجاً قانونياً يجمع قواعد المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية بما يعالج التبعة التي يتحملها المُصنِّع عن الأضرار الناشئة عن منتجاته وذلك من خلال إحالته إلى التشريعات النافذة في دولة الإمارات في نص المادة 24 من القانون المذكور، مما يفهم منها إمكانية الاستعانة بالقواعد العامة للمسؤولية المدنية بصورتها، وأي تشريع خاص بهذا الشأن<sup>19</sup>.

غير أن ما تضيفه هذه الأطروحة أنها تُعنى -ضمن نطاق مكاني محدد- بتحليل هذه النصوص والاستعانة بالتطور التشريعي في الاتحاد الأوروبي لاكتشاف إمكانية تطبيق القوانين الإماراتية ذات الصلة كقانون المعاملات المدنية وقانون حماية المستهلك على المركبات المستقلة.

3- الدرعي، حامد أحمد السوداني (2019). *المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة*.

رسالة ماجستير. جامعة الإمارات العربية المتحدة. العين، الإمارات العربية المتحدة.

<sup>19</sup>تنص المادة 24 من القانون الاتحادي بشأن حماية المستهلك رقم 15 لسنة 2020: "١- للمستهلك الحق في طلب التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية التي لحقت به نتيجة استخدام السلعة أو الخدمة، وفقاً للتشريعات النافذة في الدولة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك....."

تناولت هذه الدراسة مفهوم المركبات ذاتية القيادة وأنواعها، وموقف المشرع الاتحادي منها وفق ما تنظمه احكام قانون السير والمرور مقارنًا بالقوانين التي نظمت أحكام المركبات ذاتية القيادة كقانون المرور الألماني الذي أجاز استخدامها وقيادتها على الطرق بصورة قانونية، وكذلك قانون ولاية نيفادا الأمريكية والذي أجاز للأفراد قيادتها بشكل تجريبي على الطرق. وقد تناولت الدراسة نوعي المسؤولية المدنية والعقدية حيث تتمثل المسؤولية العقدية بفرضية وجود عقد إجارة للمركبة المستقلة، في حين أنّ المسؤولية التقصيرية تتمثل في ضمان الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات المستقلة، ثم تناولت الدراسة البحث في أساس مسؤولية المركبات المستقلة من منظور الأحكام القانونية لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه وفكرة الحراسة وتطبيقها وفق الأحكام العامة في قانون المعاملات المدنية الاتحادي بشأن المركبات المستقلة.

وقد توصلت الدراسة إلى أن البنية التشريعية في دولة الإمارات لا تشمل بأحكامها المركبات المستقلة، حيث إن قانون السير والمرور لم ينظم أحكام المركبات المستقلة في نصوصه، ويرجع ذلك إلى كون أحكام قانون السير والمرور قد شرّعت في وقت سابق على ظهور هذه التقنيات. فضلًا عن عدم انتشار هذا النوع من المركبات على الطرق في الدولة. كما استنتج الباحث من خلال دراسته هذه أن هذه المركبات ستثير الكثير من الإشكاليات القانونية بخصوص تكييف العلاقة بين المركبة المستقلة وقائدها إن كان مالكًا أو مستأجرًا، وهو بالضرورة ما سيثير إشكاليات قانونية مماثلةً على مستوى المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية.

وقد خلص الباحث في هذه الدراسة إلى نتيجة مفادها أن أحكام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه وأحكام المسؤولية الخاصة بحراسة الأشياء لا تصلح أن تكون أساسًا للمسؤولية عن حوادث المركبات المستقلة. وبناءً عليه فقد خلص الباحث إلى أن القضاء الإماراتي لم يتبين من خلال اجتهاداته القضائية فكرة حراسة التكوين لضمان مسؤولية الشركة المصنعة للمنتج عند وجود خلل أو عيب في المكونات الداخلية للمنتج.

وتبعًا لذلك فقد أوصى الباحث ضمن مقترحات دراسته بضرورة وجود نظام خاص يحكم هذه المركبات من خلال تعديل قانون السير الإماراتي، داعيًا إلى تطبيق الأحكام القانونية الخاصة بحراسة التكوين من قبل القضاء الإماراتي لمواجهة الأضرار الناشئة عن العيوب الفنية التي تتعلق ببرمجة نظام التشغيل الخاص بالمركبة المستقلة، مع التوصية كذلك بإقرار مسؤولية المصنِّع لتلك المركبات عن تعويض المتضرر من الحادث عن الأضرار الناشئة عن تلك العيوب المتعلقة ببرمجة نظام التشغيل الخاص بالمركبات المستقلة دون مالك تلك المركبة وذلك لانعدام رقابة الأخير على هذه المكونات الداخلية.

وجدير بالذكر أن ثمة تشابها بين هذه الأطروحة وتلك الدراسة في كونهما تبحثان في أساس المسؤولية القانونية عن أضرار المركبات المستقلة وفق قواعد قانون المعاملات المدنية الإماراتي حيث كانت إشكالية البحث في كليهما متعلقة بتحديد الأساس القانوني لتلك المسؤولية حيث تركز اهتمام الباحث في دراسته هذه حول قواعد مسؤولية مالك المركبة أو مستأجرها وفقًا لأحكام المسؤولية العقدية أو التقصيرية بحسب الأحوال، مع اللجوء تبعًا إلى أحكام مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه وأحكام حراسة الأشياء كأساس احتياطي لتقرير مسؤولية مصنع هذه المركبات عن ضمان الأضرار الناشئة عن عيوب التصنيع.

وفي المقابل وفيما يخص هذه الأطروحة، فإنها وإن كانت تتشابه مع دراسة الباحث في مواطن متعددة اقتضاها سياق التأصيل القانوني لهذا الموضوع، غير أن ما تضيفه الباحثة في هذه الأطروحة هو موضوع الطبيعة القانونية للمركبات المستقلة وعرضها ضمن منهجية أكاديمية مختلفة، ومدى الحاجة للاعتراف القانوني بها، وكذلك ركزت الأطروحة على أشخاص المسؤولية عن أضرار المركبات كونها إشكالية قانونية أمام تبني المركبات المستقلة. حيث يقود الإجابة عليها إلى تحديد القاعدة القانونية التي يمكن تطبيقها وفيما لو كانت قابلة للتطبيق بما يتناسب وطبيعة المركبات المستقلة أم لا. لذلك تم التطرق في الفصل الأول من هذه الأطروحة إلى الطبيعة القانونية



للمركبات المستقلة وطبيعة الاعتراف القانوني بها، ثم تم تقسيم المادة العلمية في الفصول التالية من الأطروحة وفقاً لأشخاص المسؤولية القانونية الخاصة بتلك المركبات نظراً لتعدد الأشخاص الذين يتصور وقوعهم تحت طائلة المساءلة القانونية عن تلك الأضرار، ومن ثمَّ محاولة إيجاد سند قانوني ينسجم مع القواعد التقليدية للمسؤولية الواردة ضمن أحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي، إذ لم يكن الهدف من هذه الأطروحة ذكر القواعد العامة وتفصيلها بقدر ما تم السعي إلى تحقيقه من مهمة تحديد مدى صلاحية تلك القواعد في إيجاد الحلول القانونية للإشكالات المتعلقة بالأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة، وأسس قيام المسؤولية القانونية حيالها، وخاصة فيما يتعلق بمسؤولية حارس الأشياء<sup>20</sup>، ومسؤولية البائع عن عيوب منتج<sup>21</sup>، إضافة إلى ما يتعلق بالمسؤولية عن تداول تلك المنتجات في الأسواق التجارية وفقاً لقانون حماية المستهلك وهو ما حدا بالباحثة -تأكيداً منها على أهمية التوسع في مسؤولية منتج المركبات وانضمامه لدائرة المسؤولية وتحقيقاً للهدف المنشود من هذه الأطروحة- إلى عنونة فصول هذه الأطروحة بأشخاص المسؤولية (المالك والمشغل من جهة والمنتج بمفهومه الواسع من جهة أخرى).

ويضاف إلى ما سبق أن مما يميز الجهد المبذول في هذه الأطروحة هو أنها عُنِيَتْ بمعالجة إشكاليات قانونية مهمة حول المسؤولية عن المركبات المستقلة من حيث التعرض إلى مدى إمكانية إسباغ الشخصية القانونية على المركبات المستقلة في حل إشكالية المسؤولية المترتبة عن أضرارها، من خلال الإشارة إلى بعض التوصيات التي نادى بذلك. وتوضيح كيف لافتراض منح الشخصية القانونية لتلك المركبات- مع عدم تأييد ذلك- من شأنه أن يُدَلِّلَ أمام الباحث القانوني والمشرع والقاضي -كل بحسب ما يَضْطَلِعُ به من مهام- عقبات بشأن المسؤولية.

<sup>20</sup> حيث تنص المادة 316 من قانون المعاملات المدنية على: "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة".

<sup>21</sup> عالجت ذلك نصوص المواد 543-555 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي والتي سيتم تفصيلها لاحقاً خلال الأطروحة.

كما أن تناول مسؤولية المنتج وتوسيع نطاق مسؤوليته يعد أمرًا ضروريًا لازمًا وفق هذا المقتضى، من خلال تطبيق القواعد القانونية المتعلقة بمسؤولية ضمان العيوب الخفية وملاءمة تلك القواعد مع طبيعة العيوب الخاصة بالمركبات المستقلة، بالإضافة إلى ضرورة مراجعة أحكام قانون حماية المستهلك في ضمان مسؤولية مُصنِّع هذه المركبات بما يعزز الحماية القانونية، وهو الأمر الذي لم يتعرض له الباحث في رسالته المذكورة كدراسة سابقة، إذ اكتفت الدراسة بالرجوع إلى قواعد حراسة الأشياء، موصية الجهات التشريعية بضرورة تعديل نصوص أحكام القانون الإماراتي لتشمل حراسة التكوين حيث ترى الباحثة هاهنا عدم جدوى تطبيق قواعد الحراسة عن الأشياء لضمان الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة، وذلك لاعتقاد أنّ حل إشكالية تحديد الطرف المسؤول يكْمُنُ في توسيع مظلة المسؤولية لتشمل أطرافًا آخرين غير المالك والمشغل أو المصنّع لتلك المركبات كشركات التأمين.

- 4- Dahiyat Abdel Rahim, E. (2018). From Science Fiction to Reality: How will the Law Adapt to Self- Driving Vehicles? *Journal of Arts & Humanities*, 7, 9. 34-43.

تعرض الباحث في دراسته هذه إلى النظريات القانونية التي يمكن اعتبارها أساسًا صالحًا لقيام المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة. حيث تناول الباحث ابتداءً تعريف المركبات المستقلة والإشكالات القانونية المتعددة التي ترتبط بتحديد أسس المسؤولية عن الأضرار الناشئة عنها كمشكلة اختراق نظام بياناتها، وصعوبة تحديد نسبة الخطأ ونسبته إلى من تسبب فيه وذلك في الأحوال التي تتعدد فيها الجهات التي تشترك في تصنيع تلك المركبات.

أما فيما يتعلق بالنظريات القانونية التي تناولت أسس المسؤولية، فقد استعرض الباحث في دراسته هذه عدة نظريات في هذا الخصوص مبيّنًا في كل موضع منها مدى إمكانية توافقها وملاءمتها لطبيعة المركبات المستقلة حيث وجه اهتمامه إلى نظرية المسؤولية المفترضة التي تكون في مواجهة

المالك نتيجة نشاط المنتج الخطر، مبيئاً صعوبة الأخذ بها كأساس قانوني للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة، معللاً ذلك بكون أن نظرية حراسة الأشياء تفترض مسؤولية مالك المركبة باعتبارها واقعة ضمن تصنيف "الأشياء" التي تتطلب عناية خاصة، في حين يعارض ذلك ويناقضه ما تشير إليه الدراسات الحديثة من أنّ الغاية المنشودة من تصنيع هذه المركبات إنما هو تحقيق الأمان على الطرقات وتقليل نسبة الحوادث وأضرارها، إذ لا يتصور -والحالة هذه- أن تكون مظلة الحماية القانونية معوّلاً لهدم التطور الصناعي في البلاد كما أن افتراض قيام مسؤولية مالك المركبة المستقلة تأسيساً على قواعد حراسة الأشياء سبّب في وأد تلك الطموحات في مهدها بإحجام الأفراد عن شراء تلك المركبات وتملّكها بما يرتب -حتمًا- جمود عجلة التطور في البلاد وهو ما تتفق فيه هذه الأطروحة مع تلك الدراسة، ثم تعرض الباحث في دراسته -بعد نقده لتطبيق قواعد نظرية الحراسة- إلى نظرية الإهمال والتي تتطلب اتخاذ الشخص جانب الحيطة والحذر لتلافي وقوع الضرر، حيث تتفق الأطروحة مع ما ذهبت إليه الدراسة في أن ثمة خللاً في ترتيب المسؤولية على أساس الإهمال بما يوجب إثبات أسبابه إذ يتطلب قيامها وجود واجب العناية وتوخي الحذر لتجنب وقوع الضرر، في حين أنّ المركبات المستقلة -وخصوصاً المركبات ذات الاستقلالية الكاملة- لا تتطلب من المشغل أدنى تأثير في سيرها وحركتها فضلاً عن إشكاليات الإثبات التي يثيرها تطبيق قواعد هذه المسؤولية، كما تطرق الباحث أيضاً إلى مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، حيث ترى الباحثة عدم جدوى البحث في قواعد هذه المسؤولية دون إكساء المشرع الشخصية القانونية لتلك المركبات، وقد خلصَ الباحث في نهاية دراسته هذه إلى أنّ النصوص القانونية السارية المفعول حالياً لا تتلاءم -وفق مدلولات ألفاظها- مع حداثة وخصوصية الإشكالات القانونية التي تثيرها استخدامات المركبات المستقلة وبكونها قاصرة عن تحقيق التوازن المطلوب بين حماية الحقوق ورعاية التطور الاقتصادي، حيث أوصى الباحث بضرورة أن يُشرك جميع الأطراف في تحمل تبعات أعمالهم وذلك في حدود مساهمتهم في عمل وتشغيل تلك المركبات من خلال تحديد الخطأ ومصدره تمهيداً لنسبته إلى المسؤول عنه.

وخلاصة القول إنه تم اختيار هذه الدراسة نتيجة لاتفاق الأطروحة معها في نقاط عدة من أهمها عدم كفاية وصلاحيّة القواعد الحالية أساساً تقوم عليه المسؤولية الناشئة عن أضرار المركبات المستقلة، وأن ثمة ضرورة مُلحّة لتوسيع دائرة الأشخاص الذين قد يتحملون تبعه هذه المسؤولية دون حصرها في مستخدم هذه المركبة وكلاً وفقاً لأساس قانوني مناسب. وأن ما يميز هذه الأطروحة عن الدراسة المذكورة - وإن اتفقتا في تعرّضيهما للنظريات العامة- كونها مختصة بعرض تلك النظريات العامة من منظور قانون المعاملات المدنية الإماراتي وفق منهجية تحليلية تتخطى حدود النظرية وصولاً إلى تقديم تصور واقعي يثري البيئة التشريعية ويلامس الواقع الاقتصادي في دولة الإمارات العربية المتحدة بما يجعل من هذا التصور أوفى بمتطلبات التشريع وأرعى لحقوق الأطراف جميعاً فيما يخص الحماية القانونية لحقوق الأفراد داخل المجتمع الإماراتي، وجرياً على هذا النهج الذي اختطته الباحثة في هذه الأطروحة وفق رأيها المتمثل بتوسيع مظلة المسؤولية القانونية لتشمل مُنتج المركبات المستقلة، فقد ارتأت أن تقيم أسس المسؤولية القانونية عن المركبات المستقلة على كفتي ميزان يكون مالك تلك المركبات ومشغلها في كفة، وفي الكفة الأخرى مُنتج هذه المركبات، بحيث يتوسط هاتين الكفتين معيار قانون محدد ودقيق يوازن بين المصالح المتعارضة لهاتين الكفتين دون أن تميّز أو تُرَجِّح أحدهما على الأخرى، وصولاً إلى الهدف المنشود من وراء ذلك وهو تأسيس نظرية خاصة تتلاءم مع طبيعة هذه المركبات.

5- الخطيب، محمد عرفان (2018). المركز القانوني للإنسان الآلي (Robots) الشخصية والمسؤولية. دراسة تأصيلية مقارنة. قراءة في القواعد الأوروبية للقانون المدني للإنسان الآلي لعام 2017. مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، 4(24).

إنّ السبب الذي حدا في اختيار هذه الدراسة ضمن الدراسات السابقة على الأطروحة توافّقها مع منهج الباحثة في التطرق إلى معالجة الطبيعة القانونية للمركبات المستقلة، وتقييم متطلبات منحها الشخصية القانونية، حيث قدّم الباحث في هذه الدراسة محاولة جادة لتحديد المركز القانوني للإنسان

الآلي إذ تناول مسألة الشخصية والمسؤولية القانونية مُفصّلًا في ذكر العلاقة بينهما، كما أشار إلى الجدل الفقهي الغربي الذي ثار حول ذلك الخصوص وتحديدًا فيما يتعلق بإمكانية منح الشخصية القانونية للرجل الآلي (الروبوت)، والتي تعد المركبات المستقلة تطبيقًا من تطبيقاته. ثم انتهى من بعد ذلك إلى التوصية بإمكانية منح الرجل الآلي (الروبوت) الشخصية القانونية لأغراض الحماية القانونية فقط دون ترتيب المسؤولية القانونية على أعماله بحيث يكون متمتعًا بحقوق دون أن يكون على عاتقه أية التزامات. وأن الباحثة في هذه الأطروحة تخالف ما انتهت إليه هذه الدراسة أنّها حيث ترى عدم جدوى منح المركبات -على الأقل- الشخصية القانونية من أجل الحماية دون ترتيب المسؤولية القانونية عن الأضرار الناشئة عنها لظالما أن جميع الأطراف الذي ساهموا في إحداث أفعالها هم من سيتحملون نتائج أضرارها ويترتب على هذا أنه لا يصح إنكار منحها وصفًا مغايرًا للشيء التقليدي الذي تحكمه القواعد العامة من خلال تمييز هذا الوصف بأحكام خاصة.

6- Bryant Walker, S. (October 1, 2016). Automated Driving and Product Liability.

*Michigan State Law Review, 1, 1-71.*

تناول الباحث في هذا المقال مدى تأثير تطبيق قواعد المسؤولية الخاصة بعيوب المنتج على المركبات المستقلة، حيث يرى الباحث أن هذه القواعد تتوافق إلى حد ما مع طبيعة تلك المركبات، وإن كان يرى-في ذات الوقت- أنّ هذا التوافق لا يعدّ كافيًا وفق الحد المطلوب لتحقيق المقاصد التشريعية. حيث عرض الباحث في هذا المقال إشكالية بحثه عبر توجيه التساؤل عن الجهة المسؤولة عن الأضرار الناشئة عن تلك المركبات؟ حيث تولّى الباحث الإجابة عن هذا التساؤل الفرضي بتناوله للنظريتين اللتان تصلحان أساسًا للمسؤولية عن أضرار المركبات المستقلة وهما -وفقًا لرأيه- نظرية إهمال المُشغّل ونظرية مسؤولية المُنتج عن عيوب منتج. حيث رأى الباحث أن لنظرية مسؤولية المُنتج عن عيوب مُنتج دَوْرَيْنِ هَامَيْنِ، يتمثل الدور الأول: في الوظيفة التعويضية التي يقصد بها إعادة الحال إلى ما كان عليه في حين أن الدور الآخر: يتعلق بالأمان من خلال حدث المصنعين على

أخذ جانب الحيطة والحذر أثناء تصنيع تلك المركبات، حيث أشار الباحث إلى أنه قد تم رصد الآثار القانونية الناجمة عن تطبيق قواعد مسؤولية المنتج عن العيوب الخفية في منتجه على المركبات المستقلة لأكثر من عقدين من الزمن مع مراعاة أهمية تحول سلطة اتخاذ القرارات أثناء القيادة من قِبَلِ الإنسان إلى النظام التشغيلي للمركبات المستقلة، والذي أدى بدوره إلى جعل مستند وأساس المسؤولية المترتبة عن الأضرار الناشئة عنها قائماً على أساس العيوب الموجودة في منتجه لا على أساس إهمال السائق، حيث يتضاءل تأثير هذا الإهمال بالتحول الذي جرى على سلطة القيادة والذي نقل تلك السلطة من الإنسان إلى النظام التشغيلي في تلك المركبات، إذ يترتب على هذا التحول زيادة أهمية قواعد مسؤولية المنتج عن عيوب منتجه الخفية. كما أثار الباحث عدة تساؤلات مهمة تتعلق بمسؤولية المنتج عن عيوب منتجه، ومن تلك التساؤلات: ما طرحه الباحث حول تحديد المدلول القانوني لكلمة (المنتج) فيما إذا كانت تنطبق بدلالتها في الأحوال التي يكون منشأ العيب فيها راجعاً إلى نظام التشغيل أو إحدى النظم البرمجية التي يعملها وفقاً لها، وهل تمتد دلالة هذا الاصطلاح لتشمل جميع مدخلات الإنتاج لهذه المركبات؟ ولو لم تكن قد خضعت في إنتاجها إلى إشراف هذا المنتج كالبرمجيات التي يتولى ذوو الاختصاص في البرمجيات إنشائها، وأنها قد أعدت مسبقاً من قِبَلِ هؤلاء المبرمجين دون أن تدخل عملية الإنتاج بالمعنى التقليدي للمصطلح، والذي ينصرف إلى الإيجاد التكويني الفني، أم أن تلك البرمجيات تخرج عن تعريف المنتج لتدخل في دلالة مصطلح المُشغِّل لتلك المركبات.

وتجدر الإشارة هنا موافقة الأطروحة لما انتهى إليه رأي الكاتب حول أهمية اللجوء إلى أحكام المسؤولية عن عيوب المنتج التجاري في حدود ما يتعلّق بتشغيل المركبات المستقلة، إلا أن هذه الأطروحة سوف تتعرّض لتفصيل ذلك وتأصيله وفق منهجية تحليلية تعتمد على نصوص الأحكام القانونية الخاصة بقواعد المسؤولية عن عيوب المنتجات التجارية كقواعد ضمان العيوب الخفية وقانون حماية المستهلك ضمن حدود منظومة التشريع الإماراتي.

ثامناً: تقسيم الأطروحة

تقسم هذه الأطروحة إلى أربعة فصول كالآتي:

الفصل الأول: التحديات القانونية التي تواجه المركبات المستقلة.

الفصل الثاني: نطاق المسؤولية القانونية لسائق المركبات المستقلة.

الفصل الثالث: مسؤولية منتجي المركبات المستقلة عن أضرارها.

الفصل الرابع: نموذج التنظيم القانوني لقواعد المسؤولية المدنية الخاصة بحوادث المركبات المستقلة

وفقاً للنظام القانوني في دولة الإمارات العربية المتحدة.

## الفصل الأول: التحديات القانونية التي تواجه المركبات المستقلة

إن الوقوف عند تعريف دقيق لمصطلح "المركبات المستقلة" منوط بادئ ذي بدء بفهم وإدراك آلية عملها إدراكًا يستوعب التفاصيل الدقيقة والهامة في تلك الآلية وفقًا لتصور صحيح ودقيق لطبيعتها، مما يسهم -بلا ريب- في تحديد إطار هذه الدراسة ضمن الإطار الموضوعي لها والذي يتمثل في موضوع المسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة. حيث إن ضبط هذا التعريف يساعد الباحث والقارئ على حد سواء في تمييز هذه المركبات عن مثيلاتها من المركبات أو أية آلات تقليدية أخرى، كما أنه يساعد في تقديم فهم عميق لطبيعة عمل تلك المركبات ومدى ملاءمتها لأحكام القواعد القانونية العامة في المسؤولية، ويعطي إدراكًا أوضح وأدق لطبيعتها بما يستحث الجهات التشريعية المختصة إلى إعادة النظر في تلك القواعد العمومية لتوسيع مظلة الحماية القانونية وشمول تلك المركبات بأحكامها. كما إن تحديد الطبيعة القانونية لتلك المركبات يسهم -من جهة أخرى- في تحديد القاعدة القانونية التي تنتظم أحكام المسؤولية عن أضرارها كما سيأتي بيانه في هذه الأطروحة، وإن الصفة البارزة في الطبيعة القانونية لتلك المركبات هي صفة الاستقلالية في الإدارة والتشغيل واتخاذ القرارات بمعزل عن التدخل البشري سواءً أكانت هذه الاستقلالية جزئية أم كلية، ويستتبع ذلك ما تثيره هذه الصفة من إشكاليات قانونية تتعلق بمدى إمكانية أن تعترف القوانين بهذا النوع من الاستقلالية ومقدار ما يتاح لتلك المركبات من صلاحيات تسمح بتشغيلها وقيادتها بمعزل عن التدخل البشري، وتأثير ذلك كله على مقاصد الحماية القانونية التي تركز في أساسها على صيانة حياة الأفراد وممتلكاتهم وتوفير أقصى درجات الأمان خلال سيرهم على الطرقات داخل الدولة.

وعليه فقد ارتأت الباحثة تناول موضوعات هذا الفصل ضمن بحثين إثنيين وفق التقسيم

الآتي: المبحث الأول: تناول فيه التعريف القانوني للمركبات المستقلة. والمبحث الثاني: تناول فيه

أهم الاشكاليات القانونية التي تنشأ عن استقلالية المركبات المستقلة.



### المبحث الأول: التعريف القانوني للمركبات المستقلة

يتمحور هذا المبحث حول توضيح مفهوم المركبات المستقلة بما يفسر مبدأ عملها، حيث إن الاطلاع على ذلك مهماً في استخلاص أهم خصائص المركبات المستقلة ومدى اختلافها عن غيرها من المركبات. ثم أن الوقوف عند تحديد طبيعة المركبات المستقلة سيفيد في التوصل إلى القاعدة القانونية التي ستطبق عليها. وسوف تقسم موضوعات هذا المبحث إلى مطلبين رئيسيين:

المطلب الأول: آلية عمل المركبات المستقلة.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمركبات المستقلة.

### المطلب الأول: آلية عمل المركبات المستقلة

حتى حين اعداد هذه الأطروحة للمناقشة، فإنه لا يوجد ضمن المنظومة التشريعية في دولة الإمارات العربية المتحدة أي قانون اتحادي يعالج بشكل خاص أحكام المسؤولية القانونية عن أضرار المركبات المستقلة. ولكن جدير بالذكر أن هناك قراراً صادراً عن المجلس التنفيذي في إمارة دبي بشأن تنظيم التجارب التشغيلية للمركبات ذاتية القيادة<sup>22</sup>، والذي قد يشكل حاضنة تشريعية لأحكام التنظيم القانوني الخاصة بهذه المركبات على مستوى الدولة ككل. إلا أن القرار لا يهدف إلى التشغيل التجاري لهذه المركبات، بل ينظم التجارب التشغيلية للمركبات المستقلة للتحقق من سلامة استخدامها كما ورد في المادة الثالثة من القرار المذكور.

وقد تناول هذا القرار تعريف المركبات المستقلة، حيث جاء في المادة الأولى منه على أنها:

"مركبة تعمل بموجب نظام المحاكاة، مخصصة للسير على الطريق، وتتوفر فيها المواصفات التي تعتمد عليها الهيئة ويقصد بالهيئة: هيئة الطرق والمواصلات"<sup>23</sup>، وفي ذات المادة عرّف القرار نظام

<sup>22</sup>انظر: قرار المجلس التنفيذي رقم (3) لسنة (2019) بشأن تنظيم التجارب التشغيلية للمركبات ذاتية القيادة في دبي.  
<sup>23</sup>نص المادة الأولى من قرار المجلس التنفيذي رقم (3) لسنة (2019) بشأن تنظيم التجارب التشغيلية للمركبات ذاتية القيادة في دبي

المحاكاة بأنه: "نظام إلكتروني ذكي مصمم من الشركة المصنعة للمركبة ذاتية القيادة، كوسيلة للتواصل بين المركبة وعناصر الطريق يحقق مستويات مختلفة من التحكم بالمركبة قد تصل الى قيادتها دون أي تدخل بشري"<sup>24</sup>.

وفي المقابل فقد بادرت العديد من الأنظمة القانونية الى وضع إطار قانوني خاص بالمركبات المستقلة حيث قام الاتحاد الأوروبي بإصدار توصيات إلى الدول الأعضاء فيه تخص هذا الجانب<sup>25</sup> لحثها على تكريس النصوص القوانين القائمة في محاولة لتوسيع شمولية تلك الأحكام القائمة للمستجدات الناشئة عن المركبات المستقلة كقانون الضرر والتوجيه المتعلق بالمسؤولية عن المنتج وغيرها من تلك القوانين<sup>26</sup>، حيث قامت الجمهورية الألمانية -على إثر ذلك- بتعديل قانون المرور في عام 2017 تماشيًا مع توجيهات الاتحاد الأوروبي بهذا الخصوص<sup>27</sup>، ونظمت بموجب هذا التعديل أحكام المركبات المستقلة حيث أوردت في المادة (1) من قانون المرور المذكور التعريف الآتي للمركبات المستقلة بأنها: "المركبات المستقلة بالقيادة بشكل جزئي أو كلي مزودة بمعدات تكنولوجية تجعلها قادرة على أن تقوم بوظيفة القيادة بعد تفعيلها، وقادرة على التفاعل مع المركبات الأخرى في الطريق، وفهم أنظمة المرور والتجاوب معها. إضافة إلى إمكانية التحول لوضع القيادة اليدوية من قبل السائق في الظروف الحرجة من خلال إصدار رسالة تحذير أو تنبيه بأي شكل تقني، بحيث يتمكن السائق من السيطرة عليها، مع قدرة السائق على تعطيل وضعية الاستقلالية بالقيادة"<sup>28</sup>.

<sup>24</sup>نص المادة الأولى من قرار المجلس التنفيذي رقم (3) لسنة (2019) بشأن تنظيم التجارب التشغيلية للمركبات ذاتية القيادة في دبي  
<sup>25</sup>الخطيب، محمد عرفان (2018). المركز القانوني للإنسالة (Robots) الشخصية والمسؤولية.. دراسة تأصيلية مقارنة.. قراءة في القواعد الأوروبية للقانون المدني للإنسالة لعام 2017، (99) مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، 4(24).

<sup>26</sup>Bienzeisler, J., & Cousin, C., & Deschamps, V., & Eberle U., & Feldle, J., & Gail, J., & Hilgendrof, E., & Hoeffler, M., & Hotitzsch, S., & Moritz-Kokot, N., & Page, Y., & Tango, F. (2017), Legal aspect on automated driving, Adaptive automated driving applications and technologies for intelligent vehicles, Germany.P.83. <http://www.adaptive-ip.eu>.

<sup>27</sup>Czarnecki, K. (2017). English translation of the German road traffic act amendment regulating the use of motor vehicles with highly or fully automated driving function2017website  
[https://www.researchgate.net/publication/320813344\\_English\\_Translation\\_of\\_the\\_German\\_Road\\_Traffic\\_Act\\_Amendment\\_Regulating\\_the\\_Use\\_of\\_Motor\\_Vehicles\\_with\\_Highly\\_or\\_Fully\\_Automated\\_Driving\\_Function\\_from\\_July\\_17\\_2017](https://www.researchgate.net/publication/320813344_English_Translation_of_the_German_Road_Traffic_Act_Amendment_Regulating_the_Use_of_Motor_Vehicles_with_Highly_or_Fully_Automated_Driving_Function_from_July_17_2017) Retrieved 16 October 2019

<sup>28</sup>كما في الترجمة الإنجليزية للنص الخاص بتعريف المركبات المستقلة ذاتية القيادة بقانون المرور المعدل في ألمانيا.

وفي المقابل فقد اجتازت الولايات المتحدة الأمريكية مرحلة متقدمة عن الدول الأوروبية في مضمار تنظيم الأحكام القانونية الخاصة بالمركبات المستقلة<sup>29</sup>، بيد أن هذا التنظيم القانوني لم يكن وفق نسقٍ مُوحّدٍ بين جميع الولايات<sup>30</sup>، حيث تعد ولايات نيفادا وكاليفورنيا من أوائل الولايات التي أصدرت قوانين تتعلق بالمركبات المستقلة وتطُرقت في نصوصها إلى تعريفها<sup>31</sup>. فقد قامت ولاية نيفادا -على سبيل المثال- بسن تشريع خاص يتناول أحكام المركبات المستقلة والاعتراف بمشروعيتها، و منح الإذن القانوني للأفراد بتشغيلها وقيادتها على الطرقات<sup>32</sup>، حيث عرفتها بأنها: "المركبات المزودة بنظام القيادة المستقل والمصممة وفقاً للوظائف التي تقوم بها المركبات ذات المستوى الثالث والرابع والخامس حسب تصنيفات جمعية مهندسي المركبات (SAE)<sup>33</sup>، ثم تناول القانون ذاته من خلال ذات التعريف ضمن نصوص المواد تعريف المركبات المستقلة بشكل كامل مكثفياً بحصرها ضمن فئة وظائف المركبات ذات المستوى الخامس دون باقي التصنيفات التي

---

1 a(1) "Motor vehicles with highly or fully automated driving function within the meaning of this act are those which have technical equipment which 1 is able to perform, after activation, the driving task-including longitudinal and lateral control- for the respective motor vehicle( vehicle control),2 is able to comply with the traffic regulation applicable to the vehicle driving task during highly automated or fully automated driving,3 can be manually overridden or deactivated by the driver at any time,4 is able to recognize the necessity of manual vehicle control by the driver, 5 is able to visually, acoustically, tactilely or otherwise perceivably notify the vehicle driver of the requirement to pass vehicle control to the driver with sufficient reserve of time ahead of passing control, and 6 notifies of use that is contrary to the system description."

<sup>29</sup>Bienzeisler, J., & Cousin, C., & Deschamps, V., & Eberle U., & Feldle, J., & Gail, J., & Hilgendrof, E., & Hoeffler, M., & Hotitzsch, S., & Moritz-Kokot, N., & Page, Y., & Tango, F. *Supra* note (27). P. 89

<sup>30</sup>Bienzeisler, J., & Cousin, C., & Deschamps, V., & Eberle U., & Feldle, J., & Gail, J., & Hilgendrof, E., & Hoeffler, M., & Hotitzsch, S., & Moritz-Kokot, N., & Page, Y., & Tango, F. *Ibid*. P. 89

<sup>31</sup>James M., & Nidhi, K., & Karlyn, D., & Sorensen, P., & Constantine, S., & Tobi, A. (2019). *Autonomous Vehicle Technology*. P. 3. Retrieved 16 October 2019, from [https://books.google.ae/books?hl=ar&lr=&id=y0WrAgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=autonomous+vehicle+technology+a+guide+for+policymakers&ots=7L8a8ODQJ&sig=xxYMmiAPMBSIAPz4FZBwL43rhhw&redir\\_esc=y#v=onepage&q=autonomous%20vehicle%20technology%20a%20guide%20for%20policymakers&f=false](https://books.google.ae/books?hl=ar&lr=&id=y0WrAgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=autonomous+vehicle+technology+a+guide+for+policymakers&ots=7L8a8ODQJ&sig=xxYMmiAPMBSIAPz4FZBwL43rhhw&redir_esc=y#v=onepage&q=autonomous%20vehicle%20technology%20a%20guide%20for%20policymakers&f=false)

<sup>32</sup>كما جاء في نصوص قانون ولاية نيفادا للمركبات بالفصل المتعلق بالمركبات المستقلة.

Nevada revised statutes chapter482A- Autonomous vehicles. NRS 482A.030 "Autonomous vehicle" defined. "Autonomous vehicle" means a motor vehicle that is equipped with an automated driving system which is designed to function at a level of driving automation of level 3, 4 or 5 pursuant to SAE J3016. The term includes a fully autonomous vehicle". NRS 482A.036 "Fully autonomous vehicle" defined. "Fully autonomous vehicle" means a vehicle equipped with an automated driving system which is designed to function at a level of driving automation of level 4 or 5 pursuant to SAE J3016.

<https://www.leg.state.nv.us/NRS/NRS-482A.html>

<sup>33</sup>SAE refers to (society of automotive engineers) see:

[https://www.standardsportal.org/usa\\_en/sdo/sae.aspx](https://www.standardsportal.org/usa_en/sdo/sae.aspx). Retrieved 16 October 2019

أوردتها جمعية مهندسي المركبات (SAE)، ثم تناول القانون تعريف التقنية المستقلة بكونها: "التقنية المثبتة في المركبة والتي تشرف على قيادتها دون توفّر إمكانية التحكم أو الرصد الفعليين بتلك المركبة من قبل المشغل البشري".

ومن الملاحظ على هذه التعريفات خلوها جميعاً من أمثلة وظيفية توضح طريقة عمل هذه المركبات مثل نظام للكشف الإلكتروني للنطاق المحجوب، ونظام لتفادي حوادث الاصطدام، ومكاجح الطوارئ، ونظام تثبيت السرعة التكيّفي، ونظام المحافظة على ممر السير، ونظام التحذير، ونظام المساعدة في الازدحام<sup>34</sup>. وقد يفسر هذا التوجه ميل المشرع إلى جعل تلك التعريفات ذات مدلولات شمولية عامة وفضفاضة تستوعب ما يُستحدث من أنظمة تقنية تختص بتطوير الوظائف الديناميكية في تلك المركبات والأنظمة التقنية الخاصة بتعزيز الاستقلالية فيها.

وفيما يتعلق بقانون ولاية نيفادا فقد أورد القانون تعريفاً للمركبات المستقلة وفق تصورين: الأول الذي تناول تعريف المركبات المستقلة وتعداد مستوياتها الوظيفية المصنفة وفقاً لجمعية مهندسي المركبات (SAE). وأما الثاني فقد تناول تعريف المركبات المستقلة بشكل كامل أي المركبات ذات المستوى الخامس وفقاً للتصنيف الوظيفي بتعريف آخر، وكان حرياً بالمشرع أن يجمع هذين التصورين ضمن تعريف مصطلحي واحد يشمل نوعي الاستقلالية.

أما فيما يخص الإطار الأكاديمي المكاني لهذه الاطروحة فقد عرف قرار المجلس التنفيذي في إمارة دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة المركبات المستقلة على ذات النسق دون ذكر التفاصيل الخاصة بتصنيفها الوظيفي<sup>35</sup>، حيث تؤيد الباحثة هذا المسلك التشريعي السديد من التوجه نحو عمومية التعريف، وذلك حتى يكون في الدلالة العمومية لتلك النصوص المرونة الكافية

<sup>34</sup>De Bruin, R. *Supra* note (13) P.548

<sup>35</sup>حيث كما ورد في التعريف الذي جاء في القرار الوزاري خالياً من مثل تلك التصنيفات الوظيفية.

لاستيعاب وشمول ما قد يستجد من تطورات على الأنظمة التقنية وأدواتها في ظل الثورة التقنية التي يشهدها العالم ككل ودولة الإمارات العربية المتحدة على وجه الخصوص. إلا أن ما يؤخذ على هذا التعريف أنه لم يوضح المقصود بنظام المحاكاة، حيث ورد أنه نظاماً الكترونياً ذكياً. كمن يفسر الماء بالماء دون إيراد مدلولاً للذكاء.

وعليه؛ فإن -على ضوء ما سبق بيانه من تعريفات- التعريف الدقيق للمركبات المستقلة هو: المركبات الآلية المزودة بتقنيات الذكاء الاصطناعي التي تمكنها من أداء وظائف القيادة كالوقوف والتسارع والكبح والكشف عن العقبات المحيطة بها، والقادرة على قيادة نفسها بنفسها سواءً بتدخل يسيرٍ من السائق البشري أو حتى دون تدخله إطلاقاً<sup>36</sup>. وسوف يتم توضيح أسباب اختياره هذا التعريف بشكل مفصل في موضع لاحق من هذه الأطروحة وذلك عند الحديث عن المستويات الوظيفية للمركبات المستقلة.

أما فيما يخص الجانب التقني من التعريف الخاص بالمركبات المستقلة، فهو يتضمن خاصيتين هامتين إضافة إلى تعريف تلك المركبات بكونها مركبات آلية<sup>37</sup>، وأن هاتين الخاصيتين هما: خاصية الاستقلالية التي تتجسد في مجموعة الأنظمة التقنية التي يتحكم فيها الحاسب الآلي، والتي تتولى اتخاذ القرارات المتعلقة بأنشطة تلك الأنظمة بصورة كلية أو جزئية مصحوباً في بعض الأحيان بتدخل بشري محدود، أو انعدام هذا التدخل في أحيان أخرى كثيرة<sup>38</sup>. وخاصية الذكاء الاصطناعي التي تتجسد من خلال قدرة النظام التقني للمركبة على إدراك البيئة المحيطة بكافة متغيراتها وثوابتها وتكييف سلوكها وفقاً للثوابت والمتغيرات التي تطرأ عليها من خلال معالجة تلك الأنظمة التقنية للبيانات المعقدة التي ترتبط بتلك الثوابت والمتغيرات وتحليل نتائجها بسرعة فائقة،

<sup>36</sup>DeArman, A. (2019). Article: The Wild, Wild West: A Case Study of Self-Driving Vehicle Testing in Arizona. *Arizona Law Review*, 61, 983-996. P.988

<sup>37</sup>De Bruin, R. *Supra* note (13) P. 485

<sup>38</sup>Surden, H., & Williams, M. (October 2016). Technological Opacity, Predictability, and Self-Driving Cars. *Cardozo Law Review*, 38, 121. P. 132

مع قدرة تلك الأنظمة على تطوير قدراتها من خلال المعطيات الرقمية التي تتلقاها من البيئة المحيطة وإعادة برمجة نظامها التقني تبعًا لذلك<sup>39</sup>.

هذا وأن من الملاحظ -ونحن بصدد الحديث عن الاصطلاحات والتعريفات الخاصة بالمركبات المستقلة- أن القوانين التشريعية والدراسات المتخصصة تستخدم عدة مسميات أو اصطلاحات إبان تعريفها للمركبات التي تعمل وفق أنظمة الذكاء الاصطناعي، ومن تلك الاصطلاحات<sup>40</sup>: المركبات ذاتية القيادة Self-Driving Vehicles<sup>41</sup>، أو مركبات القيادة المستقلة Autonomous Driving Vehicles<sup>42</sup>، أو مركبات دون سائق Driverless Vehicles<sup>43</sup>. حتى أنه يتبادر إلى ذهن السامع من خلال هذه التسميات أن تلك المركبات تملك القدرة الذاتية الكاملة على القيادة بدءًا وانتهاءً ودون الحاجة إلى أي تدخل نشط من قبل العنصر البشري (السائق) مهما كانت الظروف، غير أن هذه التسميات تفتقر إلى الدقة، نظرًا لكون أن هذه المركبات تشتمل أيضًا ضمن أصنافها الوظيفية على المركبات التي يتناوب على قيادتها نظام المركبة التقني مع السائق البشري، حيث ترى الباحثة أن مصطلح المركبات المستقلة أقرب تلك التسميات للدقة من التسميات الأخرى التي ذكرت آنفًا، يعضد هذا ويؤيده استخدام ذوي الاختصاص في العلوم التقنية لفظ "مستقل" للدلالة على تلك الأنظمة التي يمكن أن يتدخل فيها التوجيه البشري في أحوال معينة<sup>44</sup>. حيث تقترح الباحثة استخدام مسمى "المركبات الذكية" أو "مركبات الذكاء الاصطناعي" لشمول دلالة هذا المسمى لخاصيتي: الاستقلالية والذكاء الاصطناعي.

<sup>39</sup>De Bruin, R. *Supra* note (13) P.485

<sup>40</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P. 131

<sup>41</sup>DeArman, A. *Supra* note (37) P.983.

<sup>42</sup>Mark, A. Geistfeld. (December 2017). A Roadmap for Autonomous Vehicles: State Tort Liability, Automobile Insurance, and Federal Safety Regulation. *California Law Review*, 105, 1611. P. 1614

<sup>43</sup>Borneman, J. (Fall, 2019). Comment: Let's Get This Show on The Road: Driverless Cars Have Arrived and It's Time to Advance The Regulatory Framework. *Catholic University Journal of Law and Technology*, 28, 51. P. 56

<sup>44</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P. 131

كما تُعدُّ تقنية المركبات المستقلة طورًا متقدمًا للغاية من أطوار الثورة التقنية<sup>45</sup> حيث تحاكي آلية عملها آلية عمل الرجل الآلي التي تعتمد على التقنية الثلاثية المعروفة: الاستشعار، التخطيط، التنفيذ<sup>46</sup>، إذ يقتضي قيام المركبة بوظائف القيادة الديناميكية مرورها عبر تلك المراحل الثلاث بحيث يتم تنفيذ كل مرحلة من هذه المراحل من قبل مكونات تقنية أو برمجية خاصة يتم تزويد المركبة بها، سواءً أكانت تلك المكونات أجهزة مادية أم عبارة عن برمجيات حاسوبية<sup>47</sup>.

وتعتبر مرحلة الاستشعار أولى تلك المراحل حيث يتم جمع ومسح البيانات اللازمة عن البيئة المحيطة بالمركبة وعن المركبة ذاتها عن طريق أجهزة خاصة ليصار إلى نقلها لنظام الحاسب الآلي الموجود على متن المركبة ومن بين تلك الأجهزة: جهاز الرادار الخاص بالكشف عن مواقع الأجسام المحيطة بالمركبة وتحديد اتجاهاتها، وتقييم سرعة الأجسام المتحركة من حولها<sup>48</sup>. كما يعتبر جهاز الرادار الضوئي (LIDAR: Light Detection And Ranging) من أجهزة الاستشعار التي تتيح للمركبات المستقلة الكشف عن العقبات من حولها بشكل دقيق جدًا بفضل استخدام تقنية الليزر<sup>49</sup>، إذ عادة ما يتم تثبيت أنظمة قياس الأبعاد بتقنية الرادار الضوئي (LIDAR) على سطح السيارة المستقلة لتدور دورة كاملة بمقدار 360 درجة بحيث يمكن دورانها جهاز الليدار من الكشف الدقيق عن الأجسام الموجودة في محيط المركبة بشكل دائري قطري يحيط بجميع جوانب السيارة وبمعدل يصل إلى مليون قراءة في الثانية الواحدة<sup>50</sup>.

<sup>45</sup>Jacob, D. Walpert (March 2017). Carpooling Liability?: Applying Tort Law Principles to The Joint Emergence Of Self-Driving Automobiles And Transportation Network Companies. *Fordham Law Review*, 85, 1863. P. 1867

<sup>46</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P. 141

<sup>47</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid*. P. 135-136

<sup>48</sup>Thierer, A., & Hagemann, R. (2015). Removing Roadblocks to Intelligent Vehicles and Driverless Cars. *Wake Forest Journal of Law & Policy*, 5, 339-391. P. 366

<sup>49</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39). P. 138

<sup>50</sup>Margulis, C., & Goulding, Ch. (2017). ARTICLE: Note: Waymo vs. Uber May Be the Next Edison vs. Westinghouse. *Journal of the Patent and Trademark Office Society*, 99, P. 516

كما أن ثمة أجهزة أخرى تزود المركبة بمدخلات رقمية لمعالجتها، كأجهزة استشعار كاميرات الفيديو وأجهزة الخرائط الرقمية<sup>51</sup>، وذلك عن طريق تزويد المركبة بالخرائط المخزنة بشكل مسبق كي تساعد المركبة على تحليل تلك المعلومات الخاصة بموقع ما بمجرد اقترابها منه، حيث تحتوي تلك الخرائط على مجموعة من المعلومات الجغرافية، مثل خرائط الطرق والإحداثيات المرتبطة بها (خطوط الطول وخطوط العرض) لكل نقطة على امتداد الطريق<sup>52</sup>.

ولا شك أن ذكاء هذه المركبات يتجلى في قدرتها على التمييز بين البيانات الخاصة بالخرائط المدخلة مسبقاً لنظامها عن موقع ما وتلك البيانات التي تتلقاها بشكل مباشر عن هذا الموقع من خلال الكاميرات<sup>53</sup>. فمثلاً إذا افترضنا -على سبيل المثال- أن مركبة مستقلة ما اقتربت من طريق خالي من إشارات المرور فعلياً، في حين كانت خريطة ذلك الطريق المدخلة مسبقاً إلى نظام المركبة تحتوي على إشارة مرور، فإن المركبة المستقلة قادرة -في هذه الحالة- على الاعتماد على أجهزة الاستشعار الخاصة بها للتنقل بأمان ودقة في ظل التباين الحاصل بين البيانات المخزنة مسبقاً والبيانات التي يتلقاها نظام المركبة من خلال أجهزة الاستشعار عند الوصول إلى الوجهة المحددة وتحديد الخيار الأمثل بدقة وكفاءة، حيث إن ظروف الطريق وحركة المرور ما بين وقت إنشاء الخريطة ولحظة القيادة الراهنة متغيرة و متباينة على نحو متسارع ومستمر.

يضاف إلى ما تقدم، أن لتلك المركبات القدرة على تحديث الخرائط الرقمية بشكل مستمر<sup>54</sup>، إذ تعتمد المركبة -بصورة عامة- على قدرة نظامها الرقمي من خلال برمجيات لوغاريتمية والتي تمكنها من الربط بين المعلومات المخزنة كخرائط رقمية تم إنشاؤها مسبقاً مع المعلومات المباشرة

<sup>51</sup>Margulis, C., & Goulding, Ch. *Ibid.* P. 509

<sup>52</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P. 138

<sup>53</sup>Calabria, N. (2020). The Friday Night "Who is Driving?" Debate Will Soon Come to an End: How Autonomous Vehicles are Changing Our Lives and Societal Norms. *Touro Law Review*, 35, 1087. P. 1089-1090

<sup>54</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39). P. 139-140



عن محيطها التي يتلقاها النظام الرقمي للمركبة من خلال أجهزة الاستشعار بصورة فاعلة ودقيقة، والذي يؤكد بدوره فعاليتها في تحقيق القيادة الذاتية الموثوقة<sup>55</sup>.

ثم تلي مرحلة جمع البيانات من خلال أجهزة الاستشعار وإدخالها لبرامج الحاسوب مرحلة التخطيط التي تعتبر جوهر خاصية القيادة الذاتية للمركبة إذ من خلالها يتم تحليل البيانات المدخلة إلى نظام المركبة لتحديد القرار الأمثل الذي ينبغي تنفيذه اثناء القيادة<sup>56</sup>، حيث تكون جميع الأوامر والقرارات التي يصدرها الحاسب الآلي في هذه المرحلة منضبطة وفق قاعدتي السلوك الآمن والقانوني<sup>57</sup>، فيقوم الحاسب الآلي المشرف على المركبة خلال هذه المرحلة بالربط بين جميع البيانات اللحظية والمباشرة من أجهزة الاستشعار المختلفة والمعلومات الثابتة والمسبقة لديه، كمنظومة رقمية من المعلومات على صورة سلسلة من الخوارزميات الرياضية المتطورة التي تُحدِّد وفق قانون الاحتمالات الحركة التالية الواجب اتخاذها كالكيح أو التوجيه أو التسارع أو التباطؤ مع الأخذ بعين الاعتبار قواعد السير التي تحكم مرور المركبات على الطرقات واعتبار ما هو أكثر أماناً من تلك الخيارات بما ينقلنا الى مصاف المرحلة الأخيرة من هذه المراحل الثلاث وهي مرحلة التنفيذ حيث تقوم المركبة المستقلة فعلاً بتنفيذ وظائف ومهام القيادة بشكل يتسق مع خطة الحاسب الآلي المشرف<sup>58</sup>.

وإتماماً لهذا السياق، فإنه من الحَرِيّ هنا التطرق لموضوع تقنية التعلم الذاتي التي تمتاز بها المركبات المستقلة بكونها إحدى أهم المظاهر التي تجسد الذكاء الاصطناعي في وظيفة القيادة الذاتية وبشكل مستقل لهذه المركبات<sup>59</sup>، غير أن صعوبة برمجة وظائف المركبة باستخدام خوارزميات

<sup>55</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid.* P.140

<sup>56</sup>Calabria, N. (2020). The Friday Night "Who Is Driving?" Debate Will Soon Come To An End: How Autonomous Vehicles Are Changing Our Lives And Societal Norms. *Touro Law Review*, 35, 1087. P. 1090

<sup>57</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P. 146

<sup>58</sup>Jacob, D. Walpert. *Supra* note (34) P. 1867-1868

<sup>59</sup>Burri, Th. (2016). The Politics of Robot Autonomy. *Eur. J. Risk Reg*, 7, P.349

الحاسب الآلي وتخزينها بشكل مسبق في ذاكرة النظام التقني للمركبة في جميع الأحوال من شأنه أن يجعل مهمة القيادة في تلك المركبات مهمة معقدة لا يمكن التنبؤ بنتائجها، مما يجعل الاعتماد على تقنية البرمجة المرنة -والتي تعرف بتقنية التعلم الذاتي- في تشغيل نظام المركبات المستقلة أمرًا مُحَبَّدًا في هذا السياق<sup>60</sup>، وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذه التقنية -أي تقنية التعلم الذاتي- تمثل مؤشرًا دقيقًا على قدرة المركبة على تعلم وتحسين أدائها بشكل تلقائي مع مرور الوقت، وذلك من خلال تحليل البيانات وإنشاء قواعد معلوماتية توظف في عملية توجيه المركبة من تلقاء نفسها دون الاعتماد على أنظمة برمجية معدة مسبقًا من قبل المبرمج البشري<sup>61</sup>.

ويتضح ذلك بشكل واقعي من خلال مثال افتراضي يقوم فيه السائق البشري بقيادة مركبة مزودة بتقنية التعلم الذاتي، بحيث تقوم هذه المركبة بمراقبة سلوك السائق أثناء القيادة ومن ثم تقوم بجمع البيانات الخاصة برحلة القيادة هذه وتحليلها، فيتولى الحاسب الآلي -بناءً على ما ورد إليه من معلومات -بناءً خطة برمجية ذاتية تحاكي سلوكيات السائق أثناء القيادة عبر الربط بين أفعال السائق ومقتضيات هذه الأفعال كالربط مثلاً بين أمر الكبح الذي يحدث دائماً عندما ترصد المركبة عبر أجهزة الاستشعار لديها وجود مركبة أمامها في وضعية الوقوف<sup>62</sup>.

كما يساعد التعلم الذاتي المركبات المستقلة في تحديد ماهية الأشياء المحيطة بها كالدراجات والمركبات الأخرى والمشاة<sup>63</sup>، إضافة إلى قدرة تلك المركبات على التعلم الذاتي من خلال تبادل البيانات مع المركبات الأخرى المحيطة بها، والذي من شأنه أن يؤثر إيجابًا على جودة رحلة تلك المركبات على الطرقات من حيث تحسين كمية وجودة المعلومات الواردة إلى النظام التقني

<sup>60</sup>Davies, D. (2017). Robots in the back office. *Comms. L*, 22(2), P.62

<sup>61</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P. 147-148

<sup>62</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid*. P.148

<sup>63</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid*. P. 149

للمركبة<sup>64</sup>، كما تبرز أهمية ميزة التعلم الذاتي في المركبات المستقلة في زيادة أمان تلك المركبات وضمان سلامة تشغيلها، إذ أن تعدد المسارات والرحلات التي تقطعها تلك المركبات كفيل بتحسين أدائها القيادي وزيادة أمانها<sup>65</sup>.

خلاصة القول فيما تقدم، أن وظائف القيادة الديناميكية تتم بشكل كامل ومستقل من خلال الحاسبات الآلية المزودة في المركبات المستقلة جنباً إلى جنب مع تقنية التعلم الذاتي. حيث تتولى برامج الحاسب الآلي ضبط مسار عمل المركبة وتحريكها عن طريق تفعيل أنظمة القيادة المناسبة لتلك المسارات إلكترونياً كاختيار التسارع أو الكبح أو التوجيه، إذ أن سلوك هذه المركبات يعتمد بالدرجة الأولى على المدخلات التي تتلقاها من أجهزة الاستشعار والتي يتم تحليلها ودمجها لتكوين سلسلة من خوارزميات التعلم التي تُمكِّن تلك المركبات من تعديل سلوكها وفق مقتضى الحال<sup>66</sup>. وأن كل هذه العمليات تتم بمعزل عن أي تدخل بشري في تلك اللحظة والذي بدوره يؤكد حقيقة استقلالية وذاتية المركبة في اتخاذ القرارات اللازمة لعملية القيادة.

كما أن محاولة فهم تصميم وآلية عمل هذه المركبات يعد أمراً ضرورياً لازماً وأساسياً في تحديد الأحكام القانونية الخاصة بقواعد المسؤولية القانونية عن الأضرار الناشئة عن تلك المركبات<sup>67</sup>، حيث يطرح موضوع قدرة نظام القيادة المستقل والذكي على اتخاذ القرارات عدة إشكاليات مهمة لها علاقة بالمسؤولية بصورة غير مباشرة من حيث عدم توفر قابلية التوقع لتصرفات المركبات المستقبلية من قبل الأشخاص والسائقين المحيطين<sup>68</sup>. وتوجيه ذلك أن عدم القدرة على فهم

<sup>64</sup>Alfred, R., & Cowger, Jr. (2018). Article: Liability Considerations- When Autonomous Vehicles Choose the Accident Victim. *Journal of High Technology Law*, 19, 1-60. P. 2

<sup>65</sup>DeArman, A. *Supra* note (37) P.988

<sup>66</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. (Spring, 2020). Recent Development: Automated Vehicles and Third-Party Liability: A European Perspective. *University Of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*, 109. P.113

<sup>67</sup>Jeffrey, K. Gurney (Fall, 2013). Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles. *University Of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*, 13, 247. P.252

<sup>68</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P.163

السلوك المستقبلي للمركبة من شأنه أن يعيق التفاعل الآمن لحركة المرور بالطرقات، فلا يمكن للمشاة أو السائقين الآخرين ان يضعوا ثقتهم في تصرفات مركبة مستقلة -قريبة منهم- دون أن يكون عندهم القدر المتقين من المعرفة بكونها قادرة على إدراك وجودهم أم لا، حيث إنّ غياب القدرة على التواصل فيما بينهما هو ما ينافي هذه الثقة ويضعفها، ويحفز لديهم -في المقابل- عوامل الخطورة والحذر، فيصبح المشاة أو السائقون -والحالة هذه- سبباً في إيقاع الضرر بأنفسهم نتيجة لعدم قدرتهم على توقع سلوك المركبة<sup>69</sup>، وهو ما يترتب اختلالاً في نظام الأحكام القانونية الخاصة بأسس تحديد المسؤول عن إيقاع ذلك الضرر وقيام المسؤولية القانونية بحق طرف معين، ذلك مثلاً يدعم عدم اطلاق مسؤولية مشغل المركبات المستقلة في جميع الأحوال.

إذ أن من غير المنطقي أن يتحمل سائق أو منتج تلك المركبات وحده المسؤولية بشكل مطلق عن الأضرار الناجمة عن تلك المركبات، رغم كونها قادرة وبشكل ذاتي مستقل على اتخاذ الخيارات والقرارات التي تناسب واقع الحال بمعزل عن إرادة وتدخل سائقها أو مبرمج نظامها. إذا يتمحور الخلاف الأساسي هنا حول أثر انعدام قابلية التنبؤ بتصرفات المركبة على قدرة الجهات المختصة قضائية كانت أم تحقيقية أم فنية على التحقق من قيام علاقة سببية بين الفاعل والضرر في الحادث المروري<sup>70</sup>. وأن ذلك كله إنما يؤكد اختلاف طبيعة المركبات المستقلة كآلات عن غيرها من الآلات الموجودة فعلاً والتي يمكن إلى حد ما توقع ما ينشأ عنها من تصرفات وأحداث، والذي يوجب علينا تغييراً جوهرياً في نظرة الأفراد وآلية تعاملهم مع تلك الآلات المتطورة<sup>71</sup> ويبيّن تلك الحاجة الماسة إلى ذلك حادثة اصطدام مركبة مستقلة تابعة لشركة جوجل مع حافلة تقليدية يقودها سائقها، حيث تمكنت شركة جوجل من إثبات أن سائق الحافلة هو من تسبب في وقوع الحادث بسبب عدم قدرته على التواصل مع المركبة المستقلة<sup>72</sup>. حيث تبين نتيجة هذه الحادثة أهمية تزويد المركبات المستقلة

<sup>69</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid.* P.168

<sup>70</sup>De Bruin, R. *Supra* note (13) P.486

<sup>71</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P.129

<sup>72</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid.* P.168

بما يجعلها قادرة على التواصل مع البيئة المحيطة، وتمكين المركبات الأخرى والسائقين من تتبُّو تحركاتها في الطريق<sup>73</sup>.

ويظهر جلياً مما تقدم ذكره ضرورة إجراء التحديث والتطوير المستمر لنظام المركبة بُغية التأكد من توافقها مع أحكام قوانين المرور السارية المفعول ضمن الاختصاص المكاني لإقليم الدولة المعنية، وأن في هذا ما يستحث المتخصصين على ضرورة إجراء تقييم مستمر لقدرة تلك المركبات على إدراك البيئة المحيطة وكفاءتها في التخطيط والعمل المستمر وتطوير تلك القدرات والذي من شأنه أن يجعل القرارات والأفعال التي تصدر عن تلك المركبات قرارات وأفعالاً آمنة وقانونية.

ومن هنا، يستخلص القول بأن المركبات المستقلة تقنية متميزة عن المركبات التقليدية بكون الأخيرة عبارة عن آلات ميكانيكية يسيطر السائق البشري فيها على كامل الوظائف الديناميكية عند قيادتها<sup>74</sup>، مع ما تستلزمه تلك الآلات الميكانيكية من رقابة مستمرة طوال رحلة المركبة. كما وتختلف المركبات المستقلة عن نظيراتها من أنظمة القيادة الأخرى والتي تساعد السائق البشري في ضمان قيادة آمنة بما يُعرف بنظام التدخل الآلي في حالات الطوارئ (Automated Emergency Intervention Systems)<sup>75</sup> حيث يعمل نظام التدخل الآلي في حالات الطوارئ لدعم السائق البشري من خلال إطلاق التحذير من أي حادث أو حدث آخر قد يكون خطيراً أو التخفيف منه أو منعه، ومن أمثلة هذه الأنظمة: أنظمة التحكم الإلكتروني في الثبات<sup>76</sup>.

<sup>73</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid.* P.166

<sup>74</sup>لطفاً انظر المادة الأولى والخامسة والعاشر من القانون الاتحادي رقم 21 لسنة 1995 والمعدل بالقانون رقم 12 لسنة 2007 بشأن قواعد السير والمرور حيث عرفت المادة الأولى: " المركبة: آلة ميكانيكية، أو دراجة عادية، أو نارية أو عربية أو أي جهاز آخر يسيّر على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى ويشمل ذلك الجرار. كما أنه المادة الخامسة والعاشر تناولتا التزامات سائق المركبات بما يفهم منه ضرورة التحكم المستمر للمركبات طوال مدة القيادة.

<sup>75</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P.10

<sup>76</sup>Bryant Walker, S. *Ibid.* P.12

كما تختلف المركبات المستقلة عن الآلات المستقلة الأخرى كالمصاعد والسلالم المتحركة والتي قد يرى البعض إمكانية القياس على طبيعة تلك الآلات وآلية عملها فيما يخص تطبيق قواعد المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة<sup>77</sup> باعتبار أن جميع هذه الآلات تتشابه من حيث اعتمادها على شبكة الحاسب الآلي، غير أن المركبات المستقلة تتميز عنه بكونها تسير في اتجاهات متنوعة ومختلفة على عكس المصاعد والسلالم التي تتحرك ضمن نطاق ثابت ومسارات محددة<sup>78</sup>. وأن هذا من شأنه أن يجعل تحركات المركبات المستقلة غير قابلة للتوقع على عكس المصاعد التي تؤدي حركات متكررة ومتوقعة، وغالبًا ما تكون تلك الحركات واقعة تحت مظلة الحماية القانونية<sup>79</sup>. وبالتالي فإن ذلك سيؤثر حتمًا من الناحية القانونية على نتائج حركة كل من هذه الآلات والتي من أهمها تطبيق أحكام المسؤولية القانونية عن الأضرار الناشئة عنها.

ولا شك أن لهذه الصناعة العديد من الفوائد التي يروج لها منتجيها. حيث تشير العديد من الدراسات الحديثة إلى أن تأثير هذه المركبات سيكون إيجابيًا على العالم بشكل كبير<sup>80</sup>، نظرًا لما يمكن أن تجنيه المجتمعات المدنية الحديثة من فوائد على مختلف الصُّعد الاجتماعية والاقتصادية والبيئية من خلال تشغيل تلك المركبات، بما يضاعف يومًا بعد يوم من أهميتها والحاجة إلى استخدامها مع الاهتمام الحثيث بزيادة السلامة المرورية على الطرقات، من خلال تخلي السائق البشري عن أداء أهم أو كل وظائف القيادة<sup>81</sup>، حيث أظهرت دراسات عدة انخفاض نسبة الحوادث

<sup>77</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P.126

<sup>78</sup>DeArman, A. *Supra* note (37) P. 992

<sup>79</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P.152

<sup>80</sup>Jeremy, A. Carp (November 2018). Article: Autonomous Vehicles: Problems and Principles for Future Regulation. University Of Pennsylvania. *Journal of Law and Public Affairs*, 4, P.87-88

<sup>81</sup>Florina Lohmann, M. *Supra* note (11) P. 335

المروية بسبب تشغيل هذه المركبات إلى حد كبير وملحوظ، من خلال تقليل فرص الخطأ البشري بالاعتماد على الذكاء الاصطناعي<sup>82</sup>.

وتتجلى تلك الفوائد التي يَرْجُوها وَيُرَوِّجُ لها منتجو هذه المركبات بِمَا لاستخدام تلك المركبات من أثرٍ غير مُباشرٍ على زيادة الراحة والرفاهية لدى الأفراد داخل المجتمعات<sup>83</sup>، إضافة إلى أن استخدام تلك المركبات المستقلة يجعل من قيادتها أمرًا متاحًا لغير القادرين على قيادة المركبات التقليدية<sup>84</sup>، بما يشمل الفئات المختلفة من مواطنين ومسنين وذوي الاحتياجات الخاصة ويتيح كذلك للأشخاص القاصرين قيادتها بكل يسر وسهولة<sup>85</sup>.

كما أنه من المتوقع أن تكون المركبات المستقلة صديقة للبيئة من خلال تنظيم استخدام الوقود المستخدم في تشغيلها<sup>86</sup>، مع ما يضاف إلى فوائد ومزايا المركبات المستقلة التي تمتاز بها على المركبات التقليدية من زيادة إنتاجية الشخص بما يسمح للأشخاص خلف عجلة القيادة أداء مهام أخرى -غير القيادة- اثناء التجوال<sup>87</sup>.

وعلى الرغم من هذه الفوائد المحتملة للمركبات المستقلة، غير أن القول بحتمية كونها أكثر أمانًا مازال سابقًا لأوانه وخاضعًا للتجارب العملية الواقعية من خلال تشغيلها تحت مختلف الظروف والبيئات ومراقبة أدائها حيث سيظل الاحتمال قائمًا بوقوع حوادث الاصطدام التي قد ينشأ عنها أضرار تستلزم التعويض. فقد وقع في عام 2018 في ولاية أريزونا الأمريكية حادث اصطدام بين

<sup>82</sup>Bryant Walker, S. (February 24, 2019). Ethics of Artificial Intelligence in Transport. The Oxford Handbook of Ethics of Artificial Intelligence (Markus Dubber, Frank Pasquale & Sunit Das, Eds., 2020). P. 15-16. Available At Ssrn:

<https://ssrn.com/abstract=3463827>

<sup>83</sup>Florina Lohmann, M. *Supra* note (12) P. 335

<sup>84</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.254

<sup>85</sup>Jeremy, A. Carp. *Supra* note (81) P. 88

<sup>86</sup>Florina Lohmann, M. *Supra*.note (12) P.335

<sup>87</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (81) P.255

مركبة مستقلة ودراجة هوائية نجم عنه وفاة راكب الدراجة<sup>88</sup> رغم مزاعم الشركات المنتجة لضمان السلامة المرورية الموعودة. مما يشير بدوره إلى أن مسألة المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بضحايا المركبات المستقلة قد تصبح مسألة مألوفة متكررة في المستقبل القريب في العديد من المجتمعات، بالتالي سيزيد من تعقيد الإجابة حول إشكالية تطبيق القواعد القانونية للمسؤولية عن قرارات المركبات المستقلة، كما أنه يستلزم بالضرورة دراسة وتحليل نظام المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلك الحوادث المطبق حاليًا بهدف تطويره كي ينسجم مع خصوصية آلية عمل تلك المركبات.

وكانت أول دعوى قضائية اقيمت ضد مركبة مستقلة في الولايات المتحدة الأمريكية هي قضية *Willhelm Nilsson v. General Motors LLC*<sup>89</sup>، حيث واجهت شركة جنرال موتورز من خلال هذه القضية دعوى قضائية لدى محكمة مقاطعة كاليفورنيا الشمالية للمطالبة بالتعويض نتيجة لإهمال مشغل المركبة المستقلة، بعد أن جرى تصادم بين إحدى تلك المركبات مع المدعي وهو سائق لدراجة نارية، حيث ادعى بأن مركبة شيفروليه كانت تسير في وضع القيادة المستقلة مع سائق احتياطي يجلس خلف عجلة القيادة، وقد انحرفت عن مسارها وقامت بصدمه وسقوطه أرضًا نتيجة ذلك مما الحق به أضرارًا بالغة تستوجب التعويض عنها.

لا بد من الإشارة إلى أن هذه الأطروحة تتناول ضمن هذه الجزئية وضمن نطاقها الموضوعي البحث في المستويات الوظيفية للمركبات المستقلة وفق تصنيف جمعية مهندسي المركبات، حيث تقسم هذه المركبات تبعًا لدرجة استقلاليتها عن التدخل البشري إلى ستة مستويات<sup>90</sup> تبدأ من المستوى (0)، حيث يقوم السائق البشري في هذا المستوى بمهمة القيادة الديناميكية الكاملة

<sup>88</sup>DeArman, A. *Supra* note (37) P.984

<sup>89</sup>Motorcyclist And GM Settle Action Involving Collision with Self- Driving Car. Litigation Blog. (June 29, 2018, Friday).

<sup>90</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P. 112-113



للمركبة أسوة بالمركبات التقليدية الحالية والتي تندرج ضمن هذا المستوى من التصنيف، ثم تندرج المستويات صعودًا بحسب مقدار ما تُزوّدُ به المركبة من أنظمة مساعدة مختلفة لأداء مهامها وصولًا إلى المستويين الثالث والرابع فيما يعرف بتصنيف المركبات ذات الاستقلالية الجزئية<sup>91</sup>، إذ تتمتع المركبات من المستوى الوظيفي الثالث باستقلالية مشروطة يكون السائق البشري معها قادرًا على استئناف السيطرة على تلك المركبة متى طلب منه النظام ذلك<sup>92</sup>. في حين أن التصنيف الوظيفي للمركبات في المستوى الوظيفي الرابع منها لا يتطلب ذلك من السائق نظرًا لتمتع المركبة وفق هذا التصنيف باستقلالية عالية تُمكنه من إجراء مهمة القيادة ومراقبة بيئة القيادة دون اللجوء إلى التدخل<sup>93</sup> بيّد أن هذه الاستقلالية مقيدة بعمل المركبة ضمن بيئات معينة وتحت ظروف محددة<sup>94</sup>. أما المستوى الوظيفي الأخير للتصنيف فهو المستوى الخامس والذي يطلق عليه مستوى الاستقلالية الكاملة، حيث تتولى فيه المركبة دفة القيادة بصورة كاملة عوضًا عن أي تدخل بشري في عملها وذلك على جميع الطرقات وفي كافة الظروف والبيئات<sup>95</sup>. ويمكن للمركبة في هذا المستوى أن تعمل في مختلف الظروف وأيًا كانت الحالة الجوية أو الجغرافية على الطرقات<sup>96</sup>، كما أنه قد لا يتوافر في هذه المركبات آلية تسمح للسائق البشري بتولي زمام القيادة فيها، حتى لو أراد ذلك<sup>97</sup>، رغم أن هذه المرتبة من الاستقلالية للمركبات لم تظهر إلى الوجود حتى الآن<sup>98</sup>.

وتأسيسًا على ما سبق فإن موضوع المركبات المستقلة بكل أنواعها الكامل والجزئي يقع ضمن النطاق الموضوعي لهذه الدراسة. وإن مما لا شك فيه أن درجة استقلالية المركبات في تولي القيادة واتخاذ القرارات فيها يُعدُّ معيارًا وعاملًا مهمًا في تقرير تبعه المسؤولية عن الأضرار الناشئة

<sup>91</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P.132

<sup>92</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid.* P.132

<sup>93</sup>Scott Campbell, G., & John P. Allen, & Aron, B., & Libman, R. (2020). Cars Without Drivers: Examining Future Regulation of Autonomous Vehicles, *RegQuest*, 13, 4.

<sup>94</sup>Hresko Pearl, T. (2019). Article: Compensation at The Crossroads: Autonomous Vehicles & Alternative Victim Compensation Schemes. *William & Mary Law Review*, 60, 1827. P. 1838

<sup>95</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.112-113

<sup>96</sup>Hresko Pearl, T. *Supra* note (95) P.1838

<sup>97</sup>Hresko Pearl, T. *Ibid.* P. 1838

<sup>98</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P.9

عن تلك المركبات حيث يتناسب مستوى الاستقلالية فيها تناسباً طردياً مع احتمال تحملها لتبعية المسؤولية عن الأضرار الناشئة عنها إذ كلما كانت تلك المركبات في مستوى وظيفي متقدم من الاستقلالية في قيادة المركبة وإدارتها عن العنصر البشري كلما وَهَنْتْ عُرَى الرابطة السببية -التي هي قوام المسؤولية القانونية- في إسناد تلك الأفعال وما تمخض عنها من الأضرار والتي تجيز عزوها إلى العنصر البشري<sup>99</sup>. كما تثير المركبات ذات الاستقلالية الجزئية تحدياً قانونياً جدياً حول توزيع تبعية المسؤولية وتحملها وذلك في الأحوال التي يتناوب على قيادة المركبة فيها العنصر البشري مع نظام المركبة الذاتي<sup>100</sup>، حيث ترى الباحثة أن الأخذ بمعيار مستوى الاستقلالية لتلك المركبات كضابط لتحديد تبعية المسؤولية القانونية عن الأضرار الناشئة عنها هو تقرير سديد ودقيق للمعيار القانوني الذي يجب أخذه بعين الاعتبار إِبَّانَ تحديد تبعية المسؤولية القانونية عن أضرار المركبات المستقلة<sup>101</sup>.

### المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمركبات المستقلة

تستند دراسة موضوع الحق -وفقاً للنظرية العامة للقانون- إلى ثلاثة جوانب رئيسة هي: شخص صاحب الحق أو ذاته والمحل الذي يتمثل فيه ذلك الحق والحماية التي يقررها القانون صوتاً لهذا الحق من التعدي<sup>102</sup>، حيث تخاطب القاعدة القانونية -وفق هذا المنظور القانوني- الأشخاص الذين تتوفر فيهم شروط اكتساب الحق وممارسته والتي تحدد بمجموعها كيان الشخصية القانونية الممنوحة لهم<sup>103</sup>، وجعل القانون أمر منح الشخصية القانونية محصوراً في نوعين إثنين لا ثالث لهما أما النوع الأول منهما فهو الشخصية القانونية الممنوحة للأفراد باعتبار الطبيعة البشرية، وأما

<sup>99</sup>Mark, A. Chinen. (Fall, 2016). The Co-Evolution of Autonomous Machines and Legal Responsibility. *Virginia Journal of Law and Technology*, 20, 338. P. 342

<sup>100</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P.13

<sup>101</sup>Mark, A. Chinen. *Supra* note (100) P.343

<sup>102</sup>الناصرى، سليمان (2010). المدخل للعلوم القانونية. (149). الاسكندرية: المكتب الجامعي الحديث.

<sup>103</sup>ابراهيم، سليمان (2014). ماهية الشخصية القانونية، مجلة الدراسات الاجتماعية والاقتصادية، لبيبا، العدد الثاني. (1). ص.3

النوع الثاني فهو الشخصية المعنوية التي أجاز القانون -على سبيل الاستثناء- منحها استجابة لاعتبارات عملية عدة<sup>104</sup>.

وقد كانت المعايير -التي يتم بموجبها منح الشخصية القانونية- محل خلاف دائر بين فقهاء القانون<sup>105</sup>، حيث رأى جانب من الفقه حصرها بمعيار الإنسانية<sup>106</sup>، بينما رأى آخرون منحها وفق معيار قانوني بحثٌ يتمثل في القدرة على اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات<sup>107</sup>، وهو ما يجيز للمشرع منحها للشيء دون النظر إلى أي خصائص إنسانية فيه، بل يكون ذلك رهناً بمحض إرادة المشرع كما هو الحال بالنسبة للشركات<sup>108</sup>.

أما فيما يتعلق بالجانب الثاني من جوانب دراسة الحق والذي يتعلق بمحله أو موضوعه الذي يتمثل فيه حيث يُنصَرُ تَمَثُّلُ هذا المحل في كونه عملاً أو شيئاً<sup>109</sup> حيث عرف المشرع الإماراتي في قانون المعاملات المدنية ما يصلح محلاً للحق بأنه: "كل شيء يمكن حيازته مادياً أو معنوياً، والانتفاع به انتفاعاً مشروعاً، ولا يخرج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصح أن يكون محلاً للحقوق المالية"<sup>110</sup>.

وفي ضوء هذا التعريف يثور التساؤل هنا حول الطبيعة القانونية لتطبيقات الذكاء الاصطناعي والتي تتربع المركبات المستقلة على سدة أهميتها ذلك أن المركبات التقليدية داخلة - وفق المنظور القانوني- في عداد الأشياء المنقولة التي تتطلب عناية خاصة<sup>111</sup>، حيث أفردتها المشرع

<sup>104</sup>إبراهيم، سليمان. المرجع السابق. ص.5

<sup>105</sup>Dean Brown, R. (2021). Property ownership and the legal personhood of artificial intelligence. *Information & Communications Technology Law*, 30:2, P. 215

DOI: 10.1080/13600834.2020.1861714

<sup>106</sup>Bayern, Sh. (2016). The Implications of Modern Business-Entity Law for the Regulation of Autonomous Systems. *Eur. J. Risk Reg*, 7, P.298

<sup>107</sup>Dean Brown, R. *Supra* note (106) P.215

<sup>108</sup>إبراهيم، سليمان. مرجع سابق. ص.7

<sup>109</sup>الناصر، سليمان. مرجع سابق. ص.149

<sup>110</sup>انظر المادة 97 من القانون الاتحادي بشأن المعاملات المدنية رقم 5 لسنة 1985

<sup>111</sup>الناصر، سليمان. مرجع سابق. ص.195

بقواعد قانونية خاصة سلك فيها مسلك التشديد على حارس تلك المركبات عند تنظيمه لأحكام المسؤولية الناشئة عن أضرارها وفقاً لنظرية حراسة الأشياء<sup>112</sup>، وأحكام قواعد ضمان العيوب الخفية المستندة الى نظرية عيوب الخفية للمنتجات التجارية، إذا ما تبين وجود عيوب فنية خفية في تلك المركبات<sup>113</sup>.

وتأسيساً على ما تم بيانه من خلال هذه الأطروحة حول مفهوم المركبات المستقلة وآلية عملها وما تتميز به من خاصيتي: الذكاء الاصطناعي والاستقلالية عن غيرها من الآلات والمركبات التقليدية، فإن القول بكون المركبات المستقلة تأخذ حكم الأشياء التقليدية بشكل مطلق هو قول بعيد عن مَحَجَّةِ الصواب. فهل من الممكن أن تكون المركبة المستقلة القادرة على التحكم بنفسها وبمعزل عن الإنسان أن تعامل معاملة المركبة أو الآلة الصماء؟ هذا ما قاد إلى تساؤل آخر: إذ هل من الممكن منح المركبات المستقلة الشخصية القانونية مما يقتضي نتيجة لذلك أهليتها لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات. حيث من شأن الإجابة على هذا السؤال إزالة اللبس الحاصل وحسم الجدل الدائر في أروقة الفقه القانوني حول مسألة تحديد قواعد المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة وتحديد الجهة التي تنوء بتحمل تبعة المسؤولية فيما يتعلق بضمان تلك الأضرار.

وقد تنادت آراء قانونية عديدة إلى ضرورة وأهمية التفكير في تحديد التكليف القانوني للإنسان الآلي "الروبوت" كما دار في البرلمان الأوروبي<sup>114</sup>. ولا يزال الفقه القانوني يُزاوُخ في مكانه بين الجدليات والفرضيات حول إمكانية منح الروبوتات شخصية قانونية تؤهلها لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات من عدمها<sup>115</sup>.

<sup>112</sup> انظر المادة 316 من قانون المعاملات المدنية الاماراتي رقم 5 لسنة 1985

<sup>113</sup> المواد 543-555 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم 5 لسنة 1985. وانظر أيضاً: الوالي، عبدالله سعيد عبدالله (2021).

<sup>114</sup> المسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقات الذكاء الاصطناعي في القانون الإماراتي، الإمارات: دار النهضة العلمية.

<sup>114</sup> الخطيب، محمد عرفان. مرجع سابق، ص. 101.

<sup>115</sup> الخطيب، محمد عرفان. مرجع سابق، ص. 101.

وقد تمخض عن النقاشات التي دارت في أروقة البرلمان الأوروبي اقتراح يقضي بضرورة منح الروبوتات مفهومًا قانونيًا خاصًا يتميز به عن مفهوم الشيئية القانوني الجامد من خلال نظرية جديدة مبتكرة تدعى "نظرية النائب الإنسان" والتي تمثل خروجًا على القواعد التقليدية للمسؤولية عن الشيء<sup>116</sup>. حيث تُعنى هذه النظرية بتحديد الشخص الطبيعي الذي يضطلع بدور النيابة عن الروبوت في تحمل عبء المسؤولية، بحيث يكون هذا الشخص "النائب" مسؤولًا في مواجهة الغير عن ضمان الأضرار الناشئة عن الروبوت عند ثبوت نسبة الخطأ الى الروبوت، حيث يتصور أن يكون صانع الروبوت أو مشغله أو مالكة نائبًا عنه بالمعنى المقصود في هذه النظرية، وذلك بحسب ما ينسب الى كل واحد منهم من خطأ بما يشمل امتناعهم عن تجنب وقوع النتيجة الضارة من قبل الروبوتات دون افتراض هذا الخطأ ابتداء في حق أيٍّ منهم، حيث تحظى تلك الروبوتات بمقتضى وجود هذه النيابة بماهية قانونية خاصة ومبتكرة لا تندرج تحت المدلول القانون لوصف كلمة "الشيء" وفق الاصطلاح التقليدي، فترقى هذه الماهية القانونية بالروبوتات الى حد اكتسابها للشخصية القانونية التي قد تصل حد اكتساب الشخصية القانونية إذا ما ثبتت قدرتها على منافسة الإدراك الذهني البشري<sup>117</sup>، إذ تقتضي قواعد النيابة تمتع الطرف المنيب فضلًا عن المناب بالشخصية القانونية.

وعلى الرغم من ذلك، فقد أوصى المقترحون أمام البرلمان الأوروبي بعدم منح الشخصية لجميع أنواع الروبوتات، بل قصرها على الأنواع الأكثر تقنية منها خصوصًا تلك التي تعمل بمفهوم

<sup>116</sup>القوصي، مرجع سابق

<sup>117</sup>القوصي، همام مرجع سابق. انظر ايضًا في مسألة إمكانية تطبيق قواعد الوكالة:

Dahiyat, Abdel Rahim, E. (2018). *From Science Fiction to Reality: How will the Law Adapt to Self-Driving Vehicles?* *Journal of Arts & Humanities*, 7, 9. P. 39

التعلم العميق<sup>118</sup>، بحيث تكون الغاية من منح تلك الروبوتات الشخصية القانونية هي تحقيق الحماية لا محاكاة الطبيعة البشرية<sup>119</sup>.

أما في الولايات المتحدة الأمريكية، فقد صدر مؤخرًا حكمًا قضائيًا خلصت الهيئة القضائية فيه إلى عدم اعتبار الذكاء الاصطناعي مخترعًا لانتهاء صفة "الفرد" فيه وبالتالي عدم تمتعه بالشخصية القانونية<sup>120</sup>. بما يشير بوضوح إلى مسلك المشرع الأمريكي في عدم منح تطبيقات الذكاء الاصطناعي شخصية قانونية، وهذا ما تدعو الباحثة المشرع الإماراتي للاسترشاد به.

أما فيما يخص الجانب الفقهي، فقد تناول الجدل الفقهي الحديث حول إمكانية منح تطبيقات الذكاء الاصطناعي شخصية قانونية<sup>121</sup> حيث رأى البعض<sup>122</sup> أن الذكاء الاصطناعي لا بد أن يكون مجرد أداة أو شيء، وهم أنصار الفقه التقليدي، حيث لا زالوا متمسكين بوصف الروبوتات بالأشياء الميكانيكية الخطرة التي تفترض مسؤولية حارسها وفقًا للقواعد القانونية العامة<sup>123</sup>. حيث يغدو اللجوء إلى شركات التأمين -في هذه الحالة- هو وسيلة لأداء ما قد يترتب من تعويض نتيجة تحمل تبعة هذه المسؤولية في مواجهة الجهات المتضررة<sup>124</sup>.

في حين يوصي بعض الباحثين بمنح الآلات المستقلة الشخصية القانونية رعاية لمصلحة الأطراف التي قد تتضرر من الأفعال الصادرة عنها<sup>125</sup>، ويحتجون لذلك بأن زيادة استقلالية الذكاء الاصطناعي في اتخاذ القرارات تُضعف من وجهة رأي الفائلين باعتبار تطبيقات الذكاء الاصطناعي

<sup>118</sup>الخطيب، محمد عرفان، مرجع سابق، ص.109

<sup>119</sup>الخطيب، محمد عرفان، المرجع السابق، ص. 109

<sup>120</sup>Thaler v. Hirshfeld, 2021 U.S. Dist. LEXIS 167393, 2021 U.S.P.Q.2D (BNA) 917 (United States District Court for the Eastern District of Virginia, Alexandria Division September 2, 2021, Filed).

<sup>121</sup>Dean Brown, R. *Supra* note (106) P.213

<sup>122</sup>القوصي، همام، مرجع سابق

<sup>123</sup>القوصي، همام، مرجع سابق

<sup>124</sup>Dean Brown, R. *Supra* note (106) P. 213

<sup>125</sup>Mark, A. Chinen. *Supra* note (100) P. 343

كأشياء، كما أن استقلاليتها تلك تزيد من احتمالية عدم القدرة على التنبؤ بنتائج القرارات التي يتخذها الذكاء الاصطناعي، مما يخلق تحديًا قانونيًا يصعب حله<sup>126</sup>.

وفي إطار هذا السجال الفقهي، يتابع القائلون بضرورة منح المركبات المستقلة الشخصية القانونية دعمهم لوجهة نظرهم هذه معللين ذلك بقولهم إن من غير المُتَعَدَّر اكتساب التطبيقات الذكية للحقوق حتى في الأحوال التي لا يقابل فيها تلك الحقوق أي التزامات أسوة بالشخصية القانونية الممنوحة للشركات إذ أن مناط منح الشخصية القانونية متعلق بتحقيق "القدرة" على اكتساب الحقوق وتحمل التبعات أو الالتزامات دون اعتبار الجانب الإنساني فيها<sup>127</sup>.

في حين أجاب أنصار النظرية التقليدية لمسؤولية الأشياء الذين يتبنون معيار "الإنسانية" كشرط لمنح الشخصية القانونية عن ذلك بأن اعتبار الشركات أشخاصًا معنوية إنما تعتمد في الحقيقة على العامل البشري في مباشرة أعمالها وتمثيلها، في حين أن الذكاء الاصطناعي قادر على اتخاذ قرارات بشكل مستقل وبمعزل عن تدخل الإنسان<sup>128</sup>، فضلًا عن كون الشركات مفتقرة بذاتها إلى القدرة على التأثير بشكل مباشر في العالم المادي<sup>129</sup>.

وعلى ضوء ما تقدم من جدل فقهي حول إمكانية اكتساب تطبيقات الذكاء الاصطناعي الشخصية القانونية الطبيعية من عدمها، فإن هذه الأطروحة لا تؤيد الاتجاه الفقهي القائل بمنح الشخصية القانونية الطبيعية لتطبيقات الذكاء الاصطناعي وعلى وجه الخصوص المركبات المستقلة التي هي محور البحث في هذه الأطروحة إذ لا يمكن ان يتصور منح الشخصية القانونية الطبيعية للمركبات المستقلة حتى لو امتلكت تلك المركبات من القدرات الذكية ما يفوق العقل البشري، أو

<sup>126</sup>Dean Brown, R. *Supra* note (106) P.213-214

<sup>127</sup>Dean Brown, R. *Ibid.* P. 220

<sup>128</sup>Dean Brown, R. *Supra* note (106) P.220

<sup>129</sup>Colin, P.A. Jones. (2019). ARTICLE: The Robot Koseki: A Japanese Law Model for Regulating Autonomous Machines. *Journal of Business & Technology Law*, 14, 403. P.408

استطاعت عبر خاصية التعلم الذاتي أن تحاكي التصرفات البشرية الطبيعية بتفاعلها مع محيطها من خلال إصدار قرارات واستجابات فورية، كما أن القول بإمكانية منح تلك المركبات الشخصية القانونية قياسًا على الشخصية الممنوحة للشركات هو قول جانِب للصواب ومجانف للواقع وهو قياس مع الفارق ذلك أن مصدر منح الشخصية القانونية للشركات هو محض إرادة المشرع المستندة إلى وجود شخصية طبيعية تمثل تلك الشركات في المجتمع، في حين أن المركبة المستقلة -كروبو- تمتلك خاصية التفكير واستقلالية إصدار القرار بمعزل عن أي عنصر بشري.

كما أن صعوبة إنفاذ أحكام المسؤولية المدنية يعتبر من أكثر الحجج اقناعًا في مواجهة رأي القائلين بإمكانية فرض التزامات على عاتق المركبات المستقلة ذلك أن مآل الأمر سيُفضي إلى بقاء الإنسان وحده سواء أكان مُصنِّعًا أم مالكًا مسؤولًا عن تحمل تبعات الأضرار الناشئة عن تلك المركبات، ويغدو منح الشخصية القانونية لفرض المسؤولية عليها أمرًا غير ذي جدوى.

ومما لا شك فيه، فقد أسهمت المناقشات والتوصيات التي تمخضت عن اجتماعات لجان البرلمان الأوروبي في دفع عجلة التطوير الفقهي خطوة إلى الأمام وذلك بتحديد الموقف الفقهي من الآلات التي تعمل وفق وظائف الذكاء الاصطناعي نظرًا لسرعة تطورها واختلاف طبيعتها، بما يحمل في طيه خطابًا إلى الجهات التشريعية المختصة لحثها على ضرورة إعادة النظر في القواعد القانونية التقليدية التي لم تعد قادرة بمدلولاتها الحالية على مواكبة التطور التقني وما يستتبعه هذا التطور من ضرورة إيجاد مفاهيم قانونية مستحدثة تواكب ركب هذا التطور المتسارع والمتنامي.

كما ترجح هذه الأطروحة الموقف الذي تضمنته اقتراحات المشرع الأوروبي والآراء الفقهية المساندة له المتعلقة باعتبار الآلات التي تعمل وفق نظام الذكاء الاصطناعي -ومن ضمنها المركبات المستقلة- ذات مفهوم مغاير لمفهوم الأشياء التقليدية التي تناولتها النظريات القانونية القائمة حاليًا كنظرية حراسة الأشياء وذلك لأسباب عدة منها: أن مفهوم الشيء التقليدي لا ينسجم مع طبيعة



المركبات المستقلة وقدرتها الذاتية على إجراء التحركات وإصدار القرارات كما سبق ذكره، مما يجعل من ملائمة الأحكام الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء وانطباقها على المركبات المستقلة أمرًا فيه نظر، فضلاً عن كون هذه المركبات صناعة واعدة تعود على المجتمع بكثير من الفوائد التي من أهمها : تقليل الأخطاء الناتجة عن قيادة المركبات أثناء التنقل على الطرقات، وبالتالي حماية الأفراد والممتلكات من الأضرار المتوقعة جراء استخدام المركبات المستقلة مقارنة بنظيراتها من المركبات التقليدية الأخرى<sup>130</sup>، إضافة إلى ما تتمتع به تلك المركبات من ارتفاع مستوى الأمان بالتزامن مع انخفاض نسبة احتمالية وقوع الأخطاء فيها قياساً بالأداء البشري المحفوف بمخاطر الخطأ، مما يجعل من غير المنطقي -من وجهة نظر الباحثة- إبقاء تلك النظرة التقليدية تجاهها وفق المفهوم القانوني الخاص بالأشياء الذي يتطلب عناية خاصة بها تلافياً لوقوع الضرر.

كما أن الدعوة إلى منح الذكاء الاصطناعي شخصية قانونية قد يغدو مجدداً ومبرراً لبعض تطبيقات الذكاء الاصطناعي كتلك المهام التي يزاولها الموظف الإداري أو الموظف المسؤول في الشركات وذلك لضمان حصول المتضرر على التعويض وفقاً لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه والذي يفترض بداهة تمتعه -وذلك لغايات تقرير المسؤولية عليه- بالشخصية القانونية، وألا يكون في عدم منح تلك الآلات الشخصية القانونية ذريعة يلجأ إليها المسؤولون عن هذه الآلات -الروبوتات- للتهرب من طائلة المسؤولية، غير أنه لا يمكن المضي في تبني هذا الموقف إذا تعلق عمل تلك الآلات بمجال النقل، حيث كان الهدف من استحداثها في هذا المجال هو أن تكون مُسَخَّرَةً لخدمة البشرية وضمان تقليل مخاطر القيادة على الطرقات الناجمة عن الفعل البشري إلى حدّها الأدنى، مع تحقيق أقصى درجات السلامة المرورية المرجوة.

<sup>130</sup>Jeremy, A. Carp. *Supra* note (81) P. 87-88

وفي ذات الوقت لا يوجد مبرراً كافياً لمنح تلك المركبات المستقلة الشخصية القانونية حتى ولو في حدود طبيعتها إذ أنه من غير المتصور إمكانية الرجوع على المركبة ذاتها كشخص قانوني تترتب عليه المسؤولية، من شأن ذلك أن يجعل جبر الضرر أمراً مستحيلًا قانونًا لصعوبة مقاضاة مركبة، فضلًا عن أن هذه المركبات تبقى في حسيطة الأمر صنيعة بشرية حتى ولو أثبتت ذكائها وتفوقها على القدرات البشرية وكونها كذلك لا ينفي افتقارها إلى الإدراك الذهني الذي يعد مناط مسؤولية الشخص الطبيعي<sup>131</sup>. كما أنّ صناعة هذه المركبات قد تمتّ لهدف محدد يتمثل في خدمة البشرية من خلال تقليل مخاطر القيادة التقليدية، فليس بمجرد كونها دقيقة في اتخاذ القرارات بشكل يتفوّق- في الغالب الأعم- على القدرات البشرية أن ينهض سببًا موجبًا لمنحها شخصية قانونية خاصة وأن الهدف من استحداث خدماتها تلك منوط بهدف محدد سامٍ وهو خدمة البشرية والتقليل ما أمكن من مخاطر القيادة التقليدية صيانة للأرواح والممتلكات.

كما لا تجد هذه الأطروحة أية جدوى أيضًا من وراء قصر نطاق التمتع بالشخصية القانونية على الأحوال التي تتطلب التمتع بالحماية القانونية فقط دون ترتيب المسؤولية كما نادى بذلك البعض<sup>132</sup>، إذ يمثل تلك المركبات في جانب المسؤولية الأشخاص الطبيعيين، ولا شك -من وجهة نظر الباحثة- عدم سداد هذا التفرقة حيث تغدو تلك الحماية ذريعة بيد أصحاب تلك المركبات كي يدروا عن أنفسهم بها تبعة المسؤولية الملقاة على عاتقهم من جراء ما يصدر عن تلك المركبات من أفعال، وأن هذه الحماية يمكن أن تتحصن بها بديهيًا من خلال أصحابها عن طريق حقهم في حماية ممتلكاتهم وعدم التعرض لها.

<sup>131</sup>الخطيب، محمد عرفان، مرجع سابق، ص.122.

<sup>132</sup>الخطيب، محمد عرفان. المرجع السابق، ص.111-112.

وإن من نافلة القول أخيراً أن يذكر هنا أن عدم انتشار ظاهرة الذكاء الاصطناعي بشكل واسع في المجتمعات العربية، كان السبب وراء عدم اهتمام الجهات التشريعية في تلك البلدان -حتى وقتنا الحاضر على الأقل- للتعرض إلى مسألة منح الشخصية القانونية للتطبيقات الذكية<sup>133</sup>.

وخلاصة القول في هذا المبحث، هي التأكيد على بقاء المركبات المستقلة منطوية تحت ماهية الطبيعة الشبئية، غير أن ذلك لا يمنع البتة من منح هذه المركبات صفة شبئية فيها مزيد من الخصوصية تخرج بماهيتها عن مفهوم الشبئية التقليدي، وذلك نظراً لما تتمتع به تلك الآلات -بخلاف نظيراتها التقليدية- من مستوى عالٍ من الذكاء الاصطناعي والاستقلالية الذاتية والتي يصح معها أن تكون محط عناية المشرع بتنظيم أحكامها ضمن تنظيم قانوني خاص ومستقل عن المنظومة التشريعية العامة المتعلقة بالمسؤولية.

### المبحث الثاني: الإشكاليات القانونية الناشئة عن استقلالية المركبات المستقلة

إنه لما كانت خاصية الاستقلالية في القيادة -بتفاوت درجاتها- هي أبرز ما تتميز به المركبات المستقلة لاتصال ذلك بشكل مباشر بمدى سيطرة العامل البشري ودرجة تحكمه في تلك المركبات والذي يؤثر بدوره على مشروعية قيادة تلك المركبات على الطرقات العامة. إذ أن الأصل -وفقاً للقواعد العامة في تشريعات المرور- أن يكون لكل مركبة سائق يتولى السيطرة على سيرها<sup>134</sup>، كما أن تمتع تلك المركبات بخاصية الاستقلالية والتعليم الذاتي يجعلها معرضة -حتمًا- إلى مواجهة العديد من الخيارات أثناء القيادة، وعلى وجه التحديد عند تعرضها لحادث اصطدام، مما يخلق في ميدان الواقع إشكاليات ذات طابع أخلاقي بحيث تلقي تلك الإشكاليات بآثارها على الإطار القانوني

<sup>133</sup>الخطيب، محمد عرفان. مرجع سابق. ص. 125.

<sup>134</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.112-113

للمسؤولية الناشئة عن الأضرار التي نجمت عن أفعالها بما يشمل كونها مستقلة في اتخاذ قراراتها وتعلمها بشكل ذاتي من تجاربها. لذلك ينقسم هذا المبحث إلى:

**المطلب الأول: الاعتراف القانوني بالمركبات المستقلة**

**المطلب الثاني: الإشكاليات الأخلاقية التي تثيرها المركبات المستقلة**

**المطلب الأول: الاعتراف القانوني بالمركبات المستقلة**

يتناول هذا المطلب البحث في مدى إمكانية شمول المركبات المستقلة في دولة الإمارات العربية بأحكام القانون الاتحادي رقم 21 لسنة 1995 والمعدل بالقانون الاتحادي رقم 12 لسنة 2007 المتعلق بقواعد السير والمرور واللائحة التنفيذية المتعلقة به، وذلك في ظل عدم وجود تنظيم قانوني خاص يحكم المركبات المستقلة فيها، حيث عرف القانون الاتحادي المذكور المركبات بمقتضى نص المادة الأولى منه على أنها:

"آلة ميكانيكية، أو دراجة عادية، أو نارية، أو عربية، أو أي جهاز آخر يسير على

الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى ويشمل ذلك الجرار"<sup>135</sup>.

حيث يبدو من خلال هذا التعريف أن القانون شمل المركبات المستقلة ضمن دلالاته وإن لم يذكرها صراحة، حيث يمكننا فهم هذا الاستدلال من خلال عبارة "بأية وسيلة أخرى" الواردة في التعريف، ويعضد صحة هذا الاستدلال ما ذهب إليه المشرع عند تحديده لنطاق تطبيق القانون المذكور بشمول أحكامه لجميع المركبات التي تسير في الطرقات بالإضافة إلى سائقي تلك المركبات. ثم تناول القانون التزامات السائق لتلك المركبات بما يفيد التزامه بمراقبة الطريق طوال رحلة قيادته

<sup>135</sup>انظر المادة الأولى من القانون الاتحادي رقم 21 لسنة 1995 والمعدل بالقانون الاتحادي رقم 12 لسنة 2007 المتعلق بقواعد السير والمرور.

للمركبة<sup>136</sup>، وهو ما يؤكد عدم ملائمة تلك الأحكام أو توافقها -من حيث إلزامية وجود سائق يتولى قيادة المركبة- مع طبيعة المركبات المستقلة.

حيث يقودنا هذا نحو البحث في مشروعية المركبات المستقلة ومدى ملاءمتها للقواعد القانونية القائمة، إذ كان هذا الأمر مدار النقاش والبحث على الصعيد الدولي فيما يخص مشروعيتها ومدى توافق أحكامها مع قواعد الاتفاقيات الدولية ذات الشأن، والذي يستتبع بالضرورة توافقها مع القوانين الوطنية<sup>137</sup>، حيث تتطلب القواعد الدولية والمحلية المنظمة للسير والمرور ضرورة تواجد سائق يتولى توجيه المركبة وقيادتها على طول امتداد رحلتها<sup>138</sup> والذي لا ينسجم -بإدبي الرأي- مع طبيعة المركبات المستقلة التي تستقل في قيادتها عن العنصر البشري في أحوال معينة.

كما تعتبر اتفاقية فيينا -والتي تعد دولة الإمارات العربية المتحدة طرفاً فيها-<sup>139</sup> والخاصة بحركة المرور على الطرق والتي تم المصادقة عليها من قبل أطرافها في عام 1968، مرجعاً دولياً لتعزيز السلامة المرورية من خلال إقرارها لقواعد قانونية موحدة تلتزم بها الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية<sup>140</sup>، حيث تشترط المادة الثامنة من هذه الاتفاقية وجود سائق لكل مركبة، بحيث يتولى ذلك السائق قيادتها والسيطرة على حركة سيرها طوال رحلة القيادة مع التزامه في تلك الأثناء بقواعد

<sup>136</sup>انظر المادتين 10،5 من القانون الاتحادي رقم 21 لسنة 1995 والمعدل بالقانون رقم 12 لسنة 2007.

<sup>137</sup>Bryant Walker, S. (2014). Automated Vehicles Are Probably Legal in the United States *Tex. A&M L. Rev.* P. 431. Available at SSRN:

<https://ssrn.com/abstract=2303904> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2303904>

<sup>138</sup> اشترطت المادة الثامنة منها أن يكون سائقاً لكل مركبة يقودها في جميع الأوقات ويلتزم بقواعد المرور ويبقى مسيطراً على عملية القيادة

<sup>139</sup> انضمت دولة الإمارات العربية المتحدة إلى هذه الاتفاقية في 2007.

<https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20I/Chapter%20XI/XI-B-19.en.pdf>.

Accessed on 17 February 2021

<sup>140</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (138) P.424

المرور<sup>141</sup>، إذ يتبين جليًا من خلال هذا النص تنافر أحكامه مع طبيعة المركبات المستقلة في جميع الأحوال.

وهذا ما حدا ببعض الفقهاء القانونيين<sup>142</sup> للمطالبة بمراجعة بنود هذه الاتفاقية لمواكبة التطور أو من خلال التوسع في تفسير دلالة مصطلح السائق (والذي سيتم مناقشته في الفصل الخاص بمسؤولية السائق). وقد حظيت هذه المطالبة باهتمام الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية، حيث تم تعديل اتفاقية فيينا في عام 2016 بما يهيئ إيجاد بيئة قانونية تساعد على رعاية انتشار صناعة المركبات المستقلة<sup>143</sup>، وذلك من خلال عدم إلزامها وجود سائق يتحكم بها طوال رحلة المركبة.

أما فيما يخص مشروعية المركبات المستقلة وفق التنظيم القانوني في دولة الإمارات العربية المتحدة فإنه يظهر للباحثة ضرورة تعديل النصوص الخاصة بقانون المرور والسير في الدولة بما ينسجم مع التعديلات التي طرأت على اتفاقية فيينا في عام 2016 -نظرًا لكونها عضوًا موقعًا على هذه الاتفاقية- على الرغم من أنه لم يرد في النصوص القانونية الحالية- من حيث ظاهر تلك النصوص- ما يمنع من قيادة هذه المركبات أو تشغيلها، حيث تأتي المطالبة بإجراء هذه التعديلات على نصوص هذا القانون على هدي التعديلات القانونية الدولية استجابةً لرؤية دولة الإمارات في استشراف المستقبل ودفع عجلة التطوير التقني في الدولة حيث تعتبر تقنية المركبات المستقلة إحدى الثمار اليانعة لهذا التطور.

<sup>141</sup>Article 8 states that: “1-Every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver. 3- 3. Every driver shall possess the necessary physical and mental ability and be in a fit physical and mental condition to drive. 5- Every driver shall at all times be able to control his vehicle or to guide his animals.” Retrieved from [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv\\_road\\_traffic\\_EN.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_EN.pdf). accessed on 17 February 2021

<sup>142</sup>Vellinga, N. E. (2020). Legal Aspects of Automated Driving: On Drivers, Producers, and Public Authorities. University of Groningen. P. 84. <https://doi.org/10.33612/diss.112916838>

<sup>143</sup> تم تعديل اتفاقية فيينا ودخل هذا التعديل حيز التنفيذ في 2016. للمزيد انظر: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2015/wp1/ECE-TRANS-WP1-151e.pdf> . P. 4. Accessed on 17 February 2021

### المطلب الثاني: الإشكاليات الأخلاقية التي تثيرها المركبات المستقلة

لعل من أهم التحديات التي تواجهها المركبات المستقلة ما يتعلق ببرمجة نظام تلك المركبات بما يحقق أقصى درجات السلامة للجميع في حال وقوع الحادث<sup>144</sup>، إذ يتوجب على السائق من حيث الأصل تجنب الاصطدام ما وسعه ذلك، إلا أنه من الممكن في بعض الأحيان أن يجد السائق نفسه في موقف يستحيل معه تجنب هذا الأمر، فلا يكون أمامه إلا أن يصطدم بالشخص أو الأشياء التي تتواجد على مسار الطريق أو على جانبيه تحملاً لأخف الضررين. وهو ما يعرف بـ "معضلة العربة" التي تعتمد القرارات فيها على القيم الأخلاقية للشخص<sup>145</sup>. حيث تتلخص معضلة العربة هذه في كونها تجربة متخيلة بوجود عربة قطار تسير على سكة حديد فتخرج هذه العربة عن مسارها لسبب ما، متوجهة نحو مسار آخر يتواجد فيه خمسة أشخاص، معرضة حياتهم للخطر لاحتماالية اصطدامها هؤلاء الأشخاص -إلا إذا قام الشخص المسؤول عن تحويل مسار العربة- وهو الشخص الذي تتعلق به أحداث هذه المعضلة بسحب المقبض لتوجيه العربة وتحويل اتجاهها إلى مسار مختلف، حيث يتواجد فيه شخصاً واحداً فقط، فعلى الرغم من أن تغيير مسار العربة سيسبب ضرراً أقل، إلا أن بعض الأشخاص الذين يُمثّلون دور الشخص المسؤول عن تحويل مسار العربة- سوف يعانون من الشعور بالذنب افتراضياً لإيذاء شخص ما نتيجة لأفعالهم المباشرة، حيث إنهم لن يكونوا قادرين على سحب المقبض<sup>146</sup>.

وفي تصور افتراضي تُشبه أحداثه معضلة العربة، حيث تم بناء هذا التصور (السيناريو) بناءً على طبيعة المركبات المستقلة التي تعمل دون تدخل العنصر البشري في قيادتها وإصدار الإجراءات أو القرارات فيها، والذي يستلزم على سبيل الفرض احتمالية تعرضها لحادث اصطدام

<sup>144</sup>Jeffcott, O., & Inglis, R. (2017) Driverless cars: ethical and legal dilemmas. *J.P.I. Law*, 1, 19-25. P. 22.

<sup>145</sup>Belay, N. (Fall, 2015). Robot Ethics and Self-Driving Cars: How Ethical Determinations in Software Will Require a New Legal Framework. *Journal Of the Legal Profession*, 40, 119. P. 120

<sup>146</sup>Jeffcott, O., & Inglis, R. *Supra* note (145) P.23

ما أثناء قيادتها. إذ يترتب على هذا أن تكون قراراتها في تلك الأحوال محط اهتمام القانونيين لما قد تنثيره هذه القرارات من اشكاليات قانونية تتصل -من حيث جوهرها- بمعضلة العربة السالفة الذكر<sup>147</sup>، ففي مثالٍ افتراضيٍّ - قياساً على معضلة العربة- تواجه فيه المركبة مستقلة منعطفًا حادًا في طريق مزدحم مكون من أربع مسارات، حيث يكون القرار باستخدام الكوابح في مثل هذه الأحوال قرار غير سليم نظرًا لسير المركبة في ذلك المنعطف بسرعة عالية فلا يكون أمام نظام المركبة المستقلة إلا أربع خيارات محتملة:

1. قيامها اصطدام سيده مسنة موجودة على إحدى المسارات.
2. الانحراف بالمركبة نحو المسار التالي لمسارها الحالي واصطدامها بمركبة أخرى صغيرة تُقلُّ عدة أطباء.
3. الانحراف بالمركبة نحو مسار آخر والاصطدام بحافلة مدرسية تُقلُّ العديد من الطلبة.
4. الخروج عن الطريق لتجنب الاصطدام بالأشخاص المتواجدين على المسارات الأخرى والانحراف بالمركبة بما قد يؤدي إلى إصابة الشخص الموجود داخل المركبة أو وفاته.

فإن أيًا من تلك الاختيارات وما يترتب عليها من قرارات لا بد وأن يكون مثار جدل قانوني يتعلق بتحديد الجهة المسؤولة عن اتخاذ تلك القرارات التي نشأت عنها تلك الأضرار المفترضة<sup>148</sup>، وهو ما يخلق بين يدي الجدل الفقهي مسألة تتمثل في ضرورة تحديد الإطار القانوني الذي ينظم أحكام المركبات المستقلة خاصة ما يتعلق منها بأحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار التي تسبب فيها المركبة، وذلك من حيث تحديد بعض أركان المسؤولية كالضرر والعلاقة السببية، فضلاً عن إمكانية التعرض لطائفة المسؤولية الجزائية إذا ما اعتبر اختيار الضحية جريمة جزائية عن قصد. بل لا يقل أهمية عما سبق موضوع تحديد الأساس القانوني للمسؤولية في هذه الحالة إذا ما

<sup>147</sup>Alfred, R., & Cowger, Jr. *Supra* note (65) P. 4

<sup>148</sup>Alfred, R., & Cowger, Jr. *Supra* note (65) P. 4



اعتبر المُنتج داخلا تحت طائلة المسؤولية لوقوع الضرر العمدي، حيث يُعقَّب البعض على مقتضيات هذا المثال الافتراضي بضرورة تعدد المعايير التي تقوم عليها هذه الفرضية كالمعايير الاقتصادية والاجتماعية والأخلاقية دون الاكتفاء بالمعيار الأخلاقي وحده<sup>149</sup>.

إن الواقع الذي سوف تواجهه المركبات المستقلة مُتَحَمُّ بما لا حصر له من الاحتمالات التي لا تقف حدودها عند صورة مفترضة معينة -كالتي مرت معنا آنفاً- بما يرتب على عاتق الشركات المصنعة جهودًا جبارة لبرمجة تلك المركبات واحتواء ما أمكن من تلك الاحتمالات ضمن النظام البرمجي في المركبات المستقلة، وفي جانب آخر، فقد قدّم بعض الباحثين دراسة حديثة بعنوان "المعضلة الاجتماعية للمركبات المستقلة" تقوم على سلسلة من الدراسات الاستقصائية<sup>150</sup>، حيث توافق معظم المشاركين في تلك الدراسات على أنه من الأفضل وفقاً للمنظور الأخلاقي أن تضحى المركبات المستقلة بركابها بدلاً من الاصطدام بالمارة، غير أن أغلبية هؤلاء المشاركين قد صرحوا -في الوقت ذاته- بعدم رغبتهم في شراء المركبات المستقلة إذا تعين وفق نظامها البرمجي قرار إعطاء الأولوية لسلامة المشاة على حساب مركباتهم<sup>151</sup>، والذي خلق لدى الشركات المصنعة معضلة جديدة تتمثل في اختيار خوارزمية جديدة لحل هذه المفارقة التي نتجت عن إجابة المشاركين.

إن كون الأساس القانوني لمسؤولية المصنع هو العيب في التصنيع<sup>152</sup> لا يجعل مسؤولية الشركة المصنعة للمركبة المستقلة متصلة بالقرارات التي تصدرها تلك المركبات وفق نظامها التقني، إذ إن حدود مسؤوليتها تلك مقتصرة فقط على ضمان العيوب الموجودة وقت البيع، كما أن طبيعة الخوارزميات التي تمثل لب الذكاء الاصطناعي، متغيرة متطورة مع مرور الوقت. بالتالي كلما كانت تلك الخوارزميات أكثر تفصيلاً واتساعاً في دائرة الاحتمالات اللوغاريتمية، كلما زادت

<sup>149</sup> Alfred, R., & Cowger, Jr. *Supra* note (65) P.5

<sup>150</sup> Jeffcott, O., & Inglis, R. *Supra* note (145) P.23

<sup>151</sup> Jeffcott, O., & Inglis, R. *Supra* note (145) P.23

<sup>152</sup> Alfred, R., & Cowger, Jr. *Supra* note (65) P.14

قدرة تلك المركبات في التطور واتخاذ القرار بشكل مستقل تمامًا عن تدخل الشركة الصانعة، كما أن تطور أجهزة الاستشعار وزيادة دقتها في استقراء وسَيْر محيط المركبة من شأنه أن يعزز أيضًا استقلالية تلك المركبة في اتخاذ القرار عن تدخل الشركة الصانعة. وعلاوة على ذلك، فإن مواجهة كل مركبة من المركبات المستقلة لسبل لا ينتهي من الظروف والعوامل القيادية المختلفة ومشاركة تلك المركبات لتلك البيانات فيما بينها بما يؤثر حتمًا في قوة وجودة واستقلالية قراراتها التي تنفصم به عُرَى ارتباطها بالشركة المصنعة نتيجة لتطور تلك الخوارزميات<sup>153</sup>، إضافة إلى أنه لا يمكن التنبؤ بمعطيات وأحداث البيئة التي يمكن أن تتعرض لها المركبة بشكل تام ودقيق. وبناءً على ذلك فإنه في حالة وقوع حادث تصادم للمركبة المستقلة، سيكون القرار الذي يتم اتخاذه من قبل المركبة ناتجًا عن منظومة خوارزمية مختلفة عن تلك التي تم تثبيتها من قبل الشركة المصنعة، وسيكون هذا القرار -وفقًا لهذا الاعتبار- غير متوقع تمامًا من قبل الشركة المصنعة<sup>154</sup>، وينبغي على هذا أنه لا يمكن -بأي حال من الأحوال- اعتبار تلك الخوارزمية التي استودعتها الشركة في النظام التقني للمركبة معيبة منذ وقت البيع إلا في حال أن قامت الشركة المصنعة ببرمجتها بطريقة تخالف ما هو سائر في منطقة ما<sup>155</sup>.

ومن جهة أخرى فقد أشار جانب من الفقه القانوني إلى ضرورة أن يتم وضع معايير للمركبات المستقلة بحيث توفر للمُصنِّعين حصانةً من أي مسؤولية بمجرد استيفائها من قبل أولئك المصنِّعين، غير أن هذا الاقتراح واجه موجة واسعة من المعارضة بسبب تعذر وضع معايير مقبولة تمثل الحد الأدنى المقبول فيما يخص تلك التكنولوجيا<sup>156</sup>. حيث تجد هذه الأطروحة أن الحل الأمثل لهذه المشكلة يكمن في التركيز قدر الإمكان على تحسين البنية التحتية للمركبات المستقلة دون محاولة إيجاد الحد الأدنى للمعايير المقبولة والذي يعتبر أمرًا مُتَعَدِّرًا وغير واقعي نظرًا لاستمرار تطور

<sup>153</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P.131

<sup>154</sup>Florina Lohmann, M. *Supra* note (12) P.338

<sup>155</sup>Alfred, R., Cowger, Jr. *Supra* note (65) P.30

<sup>156</sup>Alfred, R., Cowger, Jr. *Supra* note (65) P.49-50

هذه المركبات عبر السنين. وذلك من خلال تجهيز طرقا ت تسهل حركة هذه المركبات وتنقلها وتفاعلها مع غيرها من المركبات بما يحقق السلامة المرورية المرجوة.

ويرى البعض أنه في حال مواجهة المركبة لحادث وشيك الوقوع، فإنه ينبغي أن تتخلى تلك المركبة عن السيطرة للسائق البشري بشكل دائم، وذلك استنادا إلى قواعد اسحاق أسيموف Isaac Asimov للروبوتات<sup>157</sup> والتي تتمحور حول حماية الإنسان منها<sup>158</sup>، غير أن الواقع لا يتمثل بهذه الصورة المثالية إذ أنه عند وقوع الحادث المفاجئ يصاب الإنسان بحالة من الذعر يدهل فيها عن اتخاذ أي قرار أخلاقي وعقلاني سديد، كما لا يتوقع في غالب الأحوال أن تكون ردود أفعاله متزنة وفق مقتضى الحكمة والعقلانية. إذاً في هذا التصور مجافاة للطبيعة الإنسانية، فضلاً عن أن القول بضرورة التخلي عن سيطرة المركبة ونقلها إلى السائق البشري مناقض للغاية التي من أجلها تم تطوير وتصنيع تلك المركبات، وهي رفع مستوى الأمان على الطرقات والتقليل من حوادث المرور من خلال تقليص نسبة الأخطاء البشرية التي تسبب حدوثها، إضافة إلى أن هذا الأمر محصور فقط في حالة المركبات المستقلة التي تتطلب وجود سائق بشري فيها دون تلك الأحوال التي تتمتع فيها المركبات المستقلة باستقلالية تامة.

لذا فإنه ينبغي -من وجهة نظر الباحثة- أن تقوم الشركات المصنعة لتلك المركبات بإعداد برمجة المركبات المستقلة بما يمكنها من التنبؤ بأكبر قدر ممكن من السيناريوهات الممكنة، وتوجيه المركبة كما لو كان السائق يقودها، لاسيما عندما يتطلب الأمر اتخاذ قرار لتجنب وقوع حادث. كما ينبغي على الجهات التشريعية المضي قدماً نحو سن قوانين تحظر المركبات المستقلة المتحيزة استناداً لمعايير محددة، دون أن تتضمن تلك التشريعات -وفقاً لاقتراح بعض الفقهاء- ما يتطلب تحديدها

<sup>157</sup> هناك ثلاث قواعد يتضمنها قانون اسيموف للروبوتات وهي: لا يجوز للروبوت أن يؤذي الإنسان؛ ويجب أن يمثل الروبوت لأوامر البشر؛ ويجب أن يحمي الروبوت وجوده طالما لا تتعارض هذه الحماية مع القاعدة الأولى والثانية. للمزيد انظر لطفًا: Mark, A. Chinen. *Supra note* (100) P.383

<sup>158</sup> Alfred, R., Cowger, Jr. *supra note* (65). P. 31-32

الاختيار الصحيح للضحية<sup>159</sup>، وإنما يتم ذلك بوضع معايير تنظيمية لضمان استخدام الخوارزميات وفقاً لمعايير موضوعية تتلاءم مع السياسة العامة في الدولة، وعبر اعتماد المشرع تطبيق معيار المعقولة على المركبات المستقلة، إذ أن من غير المنطقي أن يُتَوَقَّع من جميع المركبات المستقلة تنفيذ أفضل قرار في بيئة معقدة بشكل دائم<sup>160</sup>. مما يعني، لا بد من تفعيل دور القانون أثناء مرحلة التصنيع لتلك المركبات دون قصره على تنظيم مرحلة تشغيل هذه المركبات فقط.

كما أن ثمة مسألة أخرى في غاية من الأهمية لا بد من الإشارة إليها لما لها من تأثير على تحديد نطاق المسؤولية المدنية فيما يخص حوادث المركبات المستقلة، ألا وهي مسألة اختراق الخصوصية والتي تعد واحدة من أهم التحديات القانونية التي تواجه مسألة تحديد الإطار القانوني للمركبات المستقلة وعلى وجه الخصوص ما يتعلق منها بتحديد المسؤولية عن أضرارها. فعلى سبيل المثال، يمكن أن تتعرض حرية المستخدم وخصوصيته للخطر في حالة اختراق نظام الحماية الخاصة بالمركبة من قبل المقرنين والسيطرة عليها عبر سلطة خارجية. كما تتجلى -في سياق الحفاظ على الخصوصية- هذه الأهمية أيضاً عندما يتم ربط غالبية المركبات لاسلكياً بقاعدة بيانات جهة ما بحيث تكون تلك الجهة قادرة على تنسيق المعلومات بين المركبات والبنية التحتية أثناء توفير تحديثات البرامج المباشرة لهذه المركبات، حيث تثار هنا العديد من الإشكاليات القانونية التي تتعلق بتنظيم تلك الخصوصية وتحديد قواعد المسؤولية القانونية إذا ما تم اختراق المركبة من قبل طرف ثالث وأفضى ذلك للاختراق إلى حدوث ضرر أو إصابة أو موت<sup>161</sup>.

فقد اجريت في عام 2010<sup>162</sup> في الولايات المتحدة الأمريكية دراسة فنية بهدف الكشف عن مدى قدرة المتسللين على اختراق الأنظمة الإلكترونية الخاصة بالمركبات المستقلة باستخدام تقنية

<sup>159</sup>Belay, N. *Supra* note (146) P. 129

<sup>160</sup>Belay, N. *Supra* note (146) P.129

<sup>161</sup>DeArman, A. *Supra* note (37) P.992

<sup>162</sup>Scott Campbell, G., & John P. Allen, & Aron, B., & Libman, R. *Supra* note (94)

البلوتوث أو من خلال الاستقبال الخلوي وصولاً إلى تعطيل بعض ميزات الأمان فيها كالكوابح أو إيقاف محرك المركبة. كما أثارت تجربة سابقة أجريت في عام 2015 مخاوف مقلقة بشأن أمن المعلومات عندما أظهر الباحثون فيها إمكانية اختراق أنظمة سيارة جيب شيروكي تماماً<sup>163</sup>.

وعلى الرغم من أهمية وجود سجل تفصيلي يتضمن جميع الإجراءات التي تصدر عن النظام البرمجي في المركبات المستقلة، بما في ذلك مواقع الرحلة ومواقفها بشكل يساعد في تحديد الظروف المحيطة بالمركبة في حالة الاصطدام<sup>164</sup>، إلا أن معضلة اختراق الخصوصية تتطلب الاستعداد بشكل مسبق لضمان أمن تلك البيانات مع ضمان حماية المستهلك أو المستخدم لتلك المركبات من هذه التهديدات، خاصة وأن مصنعي تقنية المركبات المستقلة سوف يلجؤون في الغالب إلى حماية أنفسهم من طائلة المسؤولية التي تتعلق باختراق البيانات عبر اتفاقات الترخيص والتي تتضمن بنوداً تقضي بإعفائهم من تبعات تلك المسؤولية في مواجهة الغير في مثل هذه الأحوال، مما يتعذر معه على المحاكم تقرير مسؤولية الشركة المصنعة<sup>165</sup>. وهذا ما يستدعي عناية المشرع به عند إعداد التشريع الخاص بتنظيم أحكام المسؤولية القانونية المتعلقة بالمركبات المستقلة لمواجهة تلك الإشكاليات بالحلول التشريعية المناسبة مثل اعتبارها معلومات شخصية بالتالي لا بد أن تكون محمية واختراقها يعد جريمة.

وتلخيصاً لما تقدم في هذا الفصل، فقد تم عرض أهم التحديات القانونية التي تواجه المركبات المستقلة قبل وأثناء تشغيلها وتطويرها، ومن أبرز هذه التحديات هو محاولة التعرف على طبيعة هذه التقنية من حيث خصائصها وآلية عملها والذي يستدعي -من وجهة نظر الباحثة- إعادة النظر في القواعد القانونية التي تنتظم أحكامها وإفرادها بأحكام قانونية خاصة بشكل منفصل ومستقل عن تلك الأحكام التي تنظم عمل المركبات التقليدية، وما يترتب على ذلك من نواحي بالغة الأهمية في

<sup>163</sup>Scott Campbell, G., & John P. Allen, & Aron, B., & Libman, R. *Supra* note (94)

<sup>164</sup>Florina Lohmann, M. *Supra* note (12) P.339

<sup>165</sup>Maziarz, P. *Supra* note (2)

البحث القانوني المتعلق بتحديد الإطار القانوني للمسؤولية المدنية لضمان الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة، ثم بين هذا الفصل ضرورة إقرار المشرع لهذا النوع المتطور والدقيق من الصناعات التقنية التي لا تعتمد على العنصر البشري في قيادتها وتشغيلها في الوقت الذي تفرض فيه الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية ضرورة تحكم السائق البشري بالمركبة. ثم تم التعرض أخيرًا إلى أهمية الجانب الأخلاقي وتأثيره غير المباشر على النظام القانوني للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة، من خلال ما يعرف بمعضلة العربة والتي شكلت تحديًا حقيقيًا أمام الشركات المصنعة لتلك المركبات والجهات التشريعية المعنية بحماية تلك الصناعات على حد سواء من خلال ضرورة فهم وتقنين طريقة برمجة نظامها التقني بصورة آمنة وموضوعية لا تخضع لأي تحيز مبني على اعتبارات اقتصادية أو اجتماعية.

كما أشار هذا الفصل إلى تلك المعوقات القانونية التي لازالت تقف كحجرة عثرة أمام تطور التقنية الخاصة بالمركبات المستقلة، بالقدر الذي يتماهى مع الثورة التقنية الحالية، حيث تتمثل هذه المعوقات في جوهرها بعدم ملاءمة القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن المركبات التقليدية مع طبيعة المركبات المستقلة وخصوصيتها والذي يفرض على عاتق الشركات المصنعة وجوب مراعاة تلك القواعد حتى قبل طرح منتجاتهم من تلك المركبات في الأسواق، كما أن لتلك المعوقات جانبًا آخر لا يقل أهمية عن سابقه ويتمثل في صعوبة تحديد وصفها القانوني الدقيق بما يترتب عليه عدم إمكانية معاملتها كالألات التقليدية لاختلاف طبيعة ووظائف كل منها عن الأخرى. حيث أن مستقبل هذه المركبات مرهون بتقديم الجهات التشريعية خطوة نحو الأمام من خلال خلق إطار قانوني جديد ينظم أحكامها ويراعي خصوصيتها التي تميزها عن المركبات التقليدية مع المضي قدمًا نحو حل الإشكاليات القانونية التي تتعلق بتحديد قواعد النظام القانوني التي تحكم التصرفات الناشئة عن هذه المركبات، فضلًا عن تحديد الجهة التي سوف تتحمل تبعات تلك المسؤولية نظرًا لتعدد تلك الجهات حيث سيتم تخصيص موضوعات الفصول القادمة من هذه الأطروحة للبحث

في الأسس القانونية التي يمكن أن يُعوّل عليها في صحة إسناد المسؤولية إلى كل من مشغل المركبات المستقلة ومصنعها.

## الفصل الثاني: نطاق المسؤولية القانونية لسائق المركبات المستقلة

إن من أبرز الإشكاليات والتحديات التي تواجه انتشار المركبات المستقلة هي مسألة تحديد أسس وقواعد المسؤولية القانونية التي تحكم الأضرار الناشئة عنها<sup>166</sup> ذلك أن رغبات الأشخاص باقتناء هذه المركبات أو قيادتها تتأثر حتمًا وفقًا للتبعات القانونية التي قد تلقى على كاهل أولئك الأشخاص من جراء ذلك وخاصة إذا ما كانت هذه التبعة أو تلك المسؤولية قائمة على أساس خطئهم المفترض. ومن جهة أخرى فإن فرض المسؤولية على الشركات المصنعة دائمًا، من شأنه أن يضعف العملية التطويرية ويثبط من عزيمة تلك الشركات نحو الانتاج مَخَافَة أن تتحمل تلك الشركات تبعات هذه المسؤولية التي لا تراعي خصوصية وطبيعة تلك المركبات<sup>167</sup>.

حيث يتصور عند حدوث أي تصادم للمركبات المستقلة، أن يكون المسؤول عادةً جهة أو أكثر من بين هذه الجهات الرئيسة الثلاث وهي: السائق والشركة المصنعة والسبب الخارجي غير المتوقع مما لا يمكن تداركه أو تجنبه بسبب البيئة المحيطة أو البنية التحتية لتلك المركبات. غير أن تبعة تلك المسؤولية تقع في غالب الأحوال على سائق تلك المركبات أو الشركة المصنعة لها.

ويقتضي هذا أن تقع تبعة المسؤولية عن المركبات المستقلة استقلالاً تاماً على ذات المركبة ونظامها التقني الذي يتولى قيادتها والإشراف على سيرها دون تدخل العنصر البشري لانعدام تأثيره عليها بخلاف المركبات المستقلة استقلالاً جزئياً حيث تناط المسؤولية فيها أيضاً بالسائق الذي يضطلع بمهمة الإشراف والتوجيه أثناء وضعية القيادة الاعتيادية والمراقبة أثناء وضعية التشغيل الآلي تبعاً لتأثير دوره هذا في إحداث النتيجة الضارة، وعلى الرغم من بساطة هذا الاستدلال إلا أن التمييز بين مسؤولية المصنع عن التصرفات الصادرة عن النظام التقني للمركبة ومسؤولية السائق يغدو صعباً وعسير المنال في حالات عدة، كحالات الطوارئ التي يملك فيها السائق خيار تشغيل نظام

<sup>166</sup>De Bruin, R. *Supra* note (13) P.486

<sup>167</sup>De Bruin, R. *Ibid.* P.486



المركبة والتدخل فيه والتي لا يتصور أن يعفى السائق فيها من تبعة المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة لمجرد امتلاكها لأنظمة ذكية ومتطورة.

إلا أن فهم طريقة عمل هذه المركبات وخصوصيتها سوف يؤثر حتمًا على الديناميكية المطلوبة للتعامل مع مسؤولية السائق وفقًا لنطاق ونظام قانوني محدد. إذ من الحريّ هنا أن التساؤل عن إمكانية تطبيق الأحكام القانونية الخاصة بالقواعد العامة التقليدية للمسؤولية على هذه المركبات ومدى ملاءمتها لخصوصية تلك المركبات، وما تُملّيه تلك الخصوصية من ضرورة التفرقة بين الأحوال الخاصة بعمل السائق فيها بين الاستقلالية التامة أو الجزئية أو نظائرها من الحالات المشابهة كحالة الطوارئ الأنفة الذكر.

إن تحديد مفهوم ومدلول عبارة "سائق المركبات المستقلة" ابتداءً هو أمر جدًّا مهم إذ أنه سيسهم بشكل كبير في تعيين نطاق مسؤوليته عن أضرارها ومن ثمّ تقرير القاعدة القانونية التي تحكم تلك المسؤولية، وهذا يتطلب فهم دور السائق ضمن منظومة الوظائف الديناميكية للقيادة في المركبات المستقلة والذي يعبر عن طبيعتها التقنية الخاصة، والتي تميزها عما هو متعارف عليه في المركبات التقليدية، كما أن تحديد مفهوم سائق المركبات المستقلة سيحدد الجهة المسؤولة عن أضرار المركبة، وذلك بالاعتماد على معيار السيطرة والتوجيه على المركبة أثناء رحلتها. بالتزامن مع معرفة أهم التزامات سائق المركبات المستقلة، والتعرف على أوجه اتفاقها وإفتراقها من حيث طبيعتها عن التزامات سائق المركبات التقليدية.

ثم يلي تحديد مفهوم سائق المركبات المستقلة وتعيين نطاق مسؤوليته، تحديد القواعد القانونية التي تحكم موضوع المركبات المستقلة، حيث إنه لا يوجد حتى وقت إعداد هذه الأطروحة للمناقشة أي تنظيم قانوني خاص بالمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن هذه المركبات. فسيقوم هذا الفصل بعرض القواعد القانونية التي يمكن تطبيق أحكامها على السائق في الأحوال التي تتعقد فيها مسؤوليته

عن التصرفات الناشئة عن تلك المركبات، وذلك من خلال الرجوع إلى نصوص القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) لسنة (1985) ومجموعة التفسيرات القضائية ذات الصلة، والتحقق في ذات الوقت من مدى ملاءمة تلك القواعد وكفايتها في تحقق قيام مسؤولية سائق المركبات المستقلة وصولاً إلى تحقيق الغاية المنشودة من تطبيق تلك القواعد والتي تتمثل في جبر ضرر المتضررين من تلك المركبات.

وسوف تقسم موضوعات هذا الفصل وفق مبحثين رئيسيين بحيث يتناول المبحث الأول منهما مفهوم سائق المركبات المستقلة في حين يتم مناقشة القواعد القانونية التي تنظم أحكام مسؤولية سائق المركبات المستقلة في المبحث الثاني.

### المبحث الأول: مفهوم سائق المركبات المستقلة

يتوجه الاهتمام في هذا الجزء من الأطروحة إلى تحديد تعريف قانوني دقيق لمفهوم سائق المركبات المستقلة، وذلك من خلال النظر إلى التعريف المقرر لسائق المركبات التقليدية والبحث في مدى توافق مدلول ذلك التعريف مع طبيعة ودور السائق في المركبات المستقلة. ثم يلي ذلك التطرق إلى احتمالية كون سائق المركبات المستقلة شخصاً آخر غير مشغلها أو شيئاً لا ينطوي تحت الطبيعة البشرية كنظام المركبة التشغيلي. ولا ريب في أن فهم طبيعة وخصائص هذه المركبات والتعرف على تصنيف مستوياتها الوظيفية من شأنه أن يعزز مسار البحث ها هنا حول تحديد مفهوم سائقها، والذي يتمخض عنه في نهاية هذا البحث تحديد معيار قانوني دقيق لمفهوم سائق تلك المركبات كمعيار السيطرة والتوجيه -على سبيل المثال- حيث يساعد تعيين مثل هذا المعيار في تحديد نطاق مسؤولية هذا السائق بشكل يتلاءم مع قواعد العدالة وطبيعة عمله في تشغيل وقيادة المركبة المستقلة. كما أن الحديث عن مفهوم سائق المركبات المستقلة كطرف من أطراف المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلك المركبات يتطلب الإشارة إلى التزاماته القانونية ومقارنتها مع التزامات

السائق للمركبات التقليدية، لما لهذه المقارنة من الأثر مآلاً في تحديد مسؤوليته القانونية في مواجهة الجهة المتضررة.

وعليه؛ تقسم موضوعات هذا المبحث الى مطلبين اثنين يناقش في المطلب الأول منهما تعريف سائق المركبات المستقلة ثم يتم توضيح أهم التزامات سائق المركبات المستقلة في المطلب الثاني.

### المطلب الأول: تعريف سائق المركبات المستقلة

تستمد أهمية تعريف السائق هذه الأولوية بارتباطها الوثيق بموضوع تحديد الجهة التي ستتحمل المسؤولية القانونية، حيث إن مدار النقاش حول تحديد طبيعة دور سائق المركبات المستقلة يتمثل في اتجاهين متعارضين يناهض أصحاب الاتجاه الأول منهما بحصر مفهوم السائق فيه على المفهوم الضيق له وهو السائق البشري مع مراعاة خصوصية المركبات المستقلة، في حين يرى أصحاب الاتجاه الثاني توسيع دلالة هذا المفهوم ليشمل أطرافاً مختلفة مما يرتب بالنتيجة تحملهم للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلك المركبات باعتبار ما يَصْطَلِحُون به من وظائف السيطرة والتوجيه فيها.

كما لا يخفى على الدارس القانوني ما لتوضيح آلية عمل المركبات المستقلة من حيث عدم حاجتها في مستوياتها المتطورة إلى سائق بشري واعتمادها على نظامها التشغيلي<sup>168</sup>، من دور مهم في تحديد مفهوم سائق المركبات المستقلة وبيان طبيعة دوره في عملية القيادة حيث سيتوجه الاهتمام -بناءً على ذلك- إلى التطرق إلى آراء القائلين بالاتجاهين المضيق والموسع لمُدلول "سائق المركبات المستقلة" ومن ثمّ بيان وجهة نظر الباحثة حول هذا الخصوص.

<sup>168</sup> انظر المطلب الأول من المبحث الأول من الفصل الأول ص. 31.

أولاً: الاتجاه القائل بالمفهوم الضيق لسائق المركبات المستقلة

لقد عرفت اتفاقية فيينا بشأن حركة المرور على الطرق مصطلح السائق من خلال المادة

الثانية منها بما نصه:

"..... يعني "السائق" أي شخص يقود سيارة أو مركبة أخرى بما في ذلك الدراجة، أو

يقود ماشية سواء كانت فرادى أو على شكل قطعان، أو يحشد أو يجر أو يجمع أو

يمتطي حيوانات على الطريق..."

في حين أوجبت المادة الثامنة من ذات الاتفاقية أن يكون لكل مركبة سائق يتولى قيادتها،

حيث نصت المادة المذكورة على أن 169:

"1- يكون هناك سائق لكل مركبة متحركة أو وحدة المركبات. 2- تكون لدى كل سائق

القدرة البدنية والعقلية اللازمة ويكون في حالة بدنية وعقلية لائقة لتولي القيادة. 3-

تكون لدى كل سائق مركبة مسيرة بالطاقة: المعرفة والمهارة اللازمين لقيادة المركبة،

على ألا يكون هذا الشرط مانعاً لممارسة القيادة من قبل السائقين المتدربين طبقاً للقانون

المحلي. 4- يكون كل سائق قادراً في جميع الأوقات على التحكم في سير مركبته أو

في توجيه حيواناته. 5- يقلل سائق المركبة إلى أدنى حد في جميع الأوقات من أي

نشاط غير القيادة، وينبغي للقانون المحلي وضع قواعد خاصة باستخدام سائق المركبات

للهواتف. وعلى أية حال، يحظر القانون على سائق السيارة أو الدراجة ذات المحرك

استخدام الهاتف اليدوي أثناء سير المركبة".

<sup>169</sup>Retrieved 19 March 2021, from

[https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv\\_road\\_traffic\\_AR.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_AR.pdf)

وفي المقابل فإن المشرع الإماراتي لم يورد تعريفاً خاصاً بالسائق في المادة الأولى من قانون السير والمرور الإماراتي رقم 21 لسنة 1995، مكتفياً بتعداد التزامات السائق<sup>170</sup>، وهذا ما جرى عليه العمل التشريعي ذاته في القرار رقم 3 لسنة 2019 الصادر عن المجلس التنفيذي في إمارة دبي بشأن تنظيم التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة، حيث لم يرد فيه تعريف لسائق المركبة المستقلة.

وعوداً على بدء، وفيما يخص توضيح مفهوم السائق حسب اتفاقية فيينا، فقد نصت صراحة على كون السائق شخصاً، غير أنه يفهم من خلال إمعان النظر في التزامات السائق التي عدتها الاتفاقية ضرورة أن يكون هذا السائق شخصاً طبيعياً حيث ورد من ضمن هذه الالتزامات ما يشير إلى صحة هذا الاستدلال وهو اشتراط كون السائق متمتعاً بالقدرة البدنية والعقلية التي تؤهله لممارسة القيادة<sup>171</sup>.

وإن ذات السياق التفسيري ينطبق على قانون السير والمرور في دولة الإمارات العربية المتحدة حيث إنه وعلى الرغم من عدم ورود تعريف خاص بالسائق مع عدم التصريح بكون هذا الشخص شخصاً طبيعياً، إلا أن الاستدلال على ضرورة كونه شخصاً طبيعياً إنما يتجلى من خلال ما أوجبه القانون المذكور من حقوق والتزامات لا يتصور مخاطبتها إلا للشخص الطبيعي، فقد ذكر

<sup>170</sup>القانون الاتحادي بشأن السير والمرور لدولة الامارات العربية المتحدة رقم 21 لسنة 1995 المعدل بالقانون رقم 12 لسنة 2007. جاء في المادة الخامسة بشأن التزامات السائق كمثل دون ايراد تعريفه: "المادة 5 يلتزم كل سائق مركبة ميكانيكية بما يأتي: 1- أن يعطي بياناته الشخصية وبيانات المركبة لأي شرطي متواجد عند وقوع حادث منه أو عليه نتج عنه ضرر لإنسان أو حيوان أو مال مملوك للغير وأن يقدم كل مساعدة لازمة وممكنة لتوفير الإسعاف للمصاب، وأن يبلغ أقرب مركز شرطة بهذا الحادث، خلال مدة لا تزيد على ست ساعات ما لم يكن للتأخر في الإبلاغ عذر مقبول، وذلك في حالة عدم وجود شرطي أثناء الحادث. 2- أن يهدئ من سرعته للغاية عند ممر المشاة الذي لا تنظمه إشارة مرور أو رجل شرطة أو عند تغيير اتجاه مركبته للدخول في طريق آخر، وعليه أن يتوقف تماماً حتى يتم عبور المشاة الذين بدأوا في عبور الطريق. 3- أن يتيح الفرصة لعبور المشاة الذين بدأوا فعلاً بالعبور حيثما كان ذلك متاحاً لهم عند الممر الذي به إشارة مرور أو رجل شرطة، ولا يبدأ السير إذا فتح له المرور حتى يتم إخلاء الممر من هؤلاء المشاة. 4- أن يمنع عن إيقاف المركبة في الأماكن الممنوع الوقوف فيها، وإذا اضطر لإيقافها على الطريق وجب أن يلزم الجانب الأيمن منه بعيداً عن المفارق وملتقى الطرق، والمنحدرات، والمنعطفات مع اتخاذ جميع التدابير اللازمة لتأمين سلامة الحركة على الطريق، وألا يترك المركبة ومحركها دائر، وأن يؤمن عدم تحركها أثناء غيابه، مع إنارتها في الفترة ما بين غروب الشمس وشروقها وحسبما تقتضيه ضرورة تنبيه الغير بوجودها. 5- ألا يفود مركبة تحدث ضجيجاً شديداً، وألا يستعمل جهاز التنبيه داخل المدن إلا لمنع الخطر أو الحوادث."

<sup>171</sup>انظر المادة الثامنة من اتفاقية فيينا بشأن حركة المرور على الطرق لسنة 1968.

القانون في جملة ما ذكره من شروط تتعلق بمنح تراخيص القيادة للسائق بلوغ السائق سنًا قانونيًا معيّنًا مع اجتيازه لفحص طبي يؤكد كفاءته للقيادة، إضافة إلى كون السائق ملزمًا بالامتثال للأوامر التي تصدر عن شرطي المرور أثناء السير على الطرق، وهو الأمر الذي لا يتصور حدوثه من غير البشر<sup>172</sup>، بما يؤكد قصر مدلول كلمة السائق على السائق البشري فقط<sup>173</sup>.

وبناءً على الاستدلال المتقدم، تتبنى القوانين المفهوم الضيق لمدلول كلمة السائق والذي يقتصر على السائق البشري، حيث تستند في تقرير هذا المفهوم على معيار السيطرة والقيادة، إذ لا غرابة في ذلك، ذلك أنه لم يكن عند سنّ تلك التشريعات ما يحمل المشرع على تصور إمكانية حدوث السيطرة والتوجيه لتلك المركبات من غير السائق البشري. إلا أنه ومع تطور صناعة المركبات المستقلة نتيجة للثورة التقنية وتنامي الحاجة التشغيلية لعملها في الطرقات العامة، فقد أصبح ضروريًا إعادة النظر في المفهوم المضيق للفظ السائق بقصره على السائق البشري ليصبح مدلول لفظ السائق أكثر اتساعًا ليشمل مثلًا نظام المركبة التشغيلي، أو راكب المركبة الذي لا يقودها، أو حتى مالكها، أو مصنعها، وهو ما يتيح تحمل أي من هؤلاء كسائقين تبعات المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلك المركبات وفق مقتضى الحال لكل منهم.

ثانيًا: الاتجاه القائل بالمفهوم الواسع لسائق المركبات المستقلة

يرى أنصار هذا الاتجاه ان المدلول الموسع لمفهوم السائق يشمل أيًا من الحالات الآتية:

الحالة الأولى: راكب المركبة المستقلة الذي لا يتولى توجيهها أو قيادتها يعتبر بمثابة سائقها وبالتالي يمكن أن يتحمل المسؤولية عن الأضرار الناشئة عنها. إذ يتصور في أغلب الأحيان ألا يعدو كون

<sup>172</sup> انظر المادة 4 من ذات القانون.

<sup>173</sup> انظر المادة 13 من القانون الاتحادي بشأن السير والمرور لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 21 لسنة 1995 المعدل بالقانون رقم 12 لسنة 2007.

الشخص الموجود داخل المركبة المستقلة إلا ركبًا فيها بما يتعذر -والحالة هذه- اعتباره سائقًا وفقًا لمفهوم السائق الموجه والمسيطر الذي يقود مركبته حسب المفهوم التقليدي للسائق<sup>174</sup>، إذ أن التمييز بين راكب المركبة المستقلة وسائقها من شأنه أن يساعد في حل إشكالية تحديد ماهية سائق المركبة وتبسيط الإطار القانوني المنظم للمسؤولية عن أضرارها<sup>175</sup>، حيث يتحقق ذلك في الأحوال التي لا يكون فيها سائق المركبات المستقلة مطالبًا بتولي سيطرته عليها، لكونها تعتمد كليًا على نظامها التشغيلي أثناء وضعية التشغيل الآلي، ولا يكون لمن يقفها -في هذه الأحوال- أي دور في السيطرة والتوجيه عليها<sup>176</sup>، كما يسري ذات الحكم على المركبات المستقلة بشكل كلي<sup>177</sup>، حيث لا يعدو الوجود البشري في المركبة في كلتا الحالتين كونه مجرد راكب فيها.

فلو افترضنا وقوع حادث اصطدام لمركبة ذات استقلالية جزئية أثناء عمل النظام التشغيلي الذاتي المستقل أو مركبة مستقلة بشكل كلي ثم نجم عن ذلك الحادث ضرر يستلزم التعويض، فإنه يتعذر -في هذه الأحوال- تحقق مفهوم السائق كما هو في اتفاقية فيينا، مما يستفاد من دلالات نصوص قانون المرور والسير الإماراتي إذ أن الراكب -وفق هذه الافتراض- لم يتولَّ قيادة تلك المركبة أو توجيهها والذي لا يمكن معه تطبيق القواعد القانونية التي تنظم أحكام المسؤولية الخاصة بسائقي المركبات التقليدية<sup>178</sup>، كما أن تطبيق معيار السيطرة والتوجيه، يستلزم اعتبار الشخص الذي يتواجد داخل المركبة -في هذه الحالة- ركبًا فيها لا سائقًا لها لكونه لم يتدخل في أي وظيفة من وظائف القيادة التي تسببت في حدوث الضرر<sup>179</sup>، إذ أن من غير المنطقي -والحالة هذه- أن يتحمل ذلك الشخص مسؤولية تصرفات وقرارات المركبة لمجرد تواجد في داخلها، خاصةً وأنه بالإمكان إحالة

<sup>174</sup>Pütz, F., & Murphy, F., & Mullins, M., & Maier, K., & Friel, R., & Rohlf, T. (2018). Adequate and Efficient Allocation of Liability Costs for Automated Vehicles: A Case Study of the German Liability and Insurance Framework. *Eur. J. Risk Reg.*, 9, P. 551

<sup>175</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P.28

<sup>176</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P. 132

<sup>177</sup>Katarzyna Kolacz, M. (2019). Who Should Regulate Disruptive Technology?. *Eur. J. Risk Reg.*, 10, P.15

<sup>178</sup>انظر نص المادة 316 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) لسنة (1985): "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامنًا لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة".

<sup>179</sup>Vellinga, N. E. *Supra* note (128) P.93

تبعه المسؤولية القانونية إلى جهات أخرى لضمان تحقق الغاية من المسؤولية المدنية وهي جبر الضرر<sup>180</sup>.

الحالة الثانية: اعتبار النظام التشغيلي هو سائق المركبات المستقلة.

إذ أن الأخذ بالمفهوم الواسع لمدلول لفظ السائق يقتضي شمول النظام التشغيلي للمركبة بدلالة هذا اللفظ واعتباره سائقاً. حيث في حال كانت المركبة المستقلة من المستوى الخامس أي التي تعتمد بشكل كلي على نظامها التشغيلي في القيادة.

فعلى الرغم من أن نظام المركبة لا يعتبر -وفق النظرية العامة التقليدية- شخصاً طبيعياً - لكون أن طبيعة هذا النظام غير متوافقة مع ظاهر دلالة التعريف الخاص بالسائق حسب اتفاقية فيينا- إلا أن بعض الدول قد توسعت في تفسير هذا المدلول ليشمل النظام التشغيلي للمركبة استناداً إلى توسعها في المدلول الوظيفي للفظ الشخص لينطوي تحته جميع الأشياء التي تتمتع بخاصية وفاعلية ذاتية وهو الاتجاه الذي اعتمده الهيئة الوطنية للسلامة المرورية في الولايات المتحدة الأمريكية<sup>181</sup>، مما يترتب عليه عدم مسؤولية الشخص الموجود داخل المركبة في هذه الحالة واعتبار النظام التشغيلي في المركبة سائقاً لها، الأمر الذي يترتب عليه تبعاً قيام مسؤولية ذلك النظام من خلال تحقق مسؤولية مصمميهِ ومبرمجيهِ عن الأضرار الناشئة عن التصرفات التي صدرت عنه، وذلك بخلاف توجه المشرع الألماني الذي يرفض الأخذ بالمفهوم الواسع للسائق لكي يشمل الأشياء مكنفياً بقصره بصفة دائمة لازمة على السائق البشري حتى في الأحوال التي لا يسيطر فيها ذلك السائق على المركبة من الناحية الفنية<sup>182</sup>.

<sup>180</sup>Pütz, F., & Murphy, F., & Mullins, M., & Maier, K., & Friel, R., & Rohlf, T. *Supra* note (175) P.549

<sup>181</sup>Vellinga, N. E. *Supra* note (128) P.92

<sup>182</sup>Pütz, F., & Murphy, F., & Mullins, M., & Maier, K., & Friel, R., & Rohlf, T. *Supra* note (175) P.552



لكن شمول نظام المركبات المستقلة ضمن المفهوم الموسع لمدلول السائق يخلق عددًا من التحديات القانونية منها: عدم اسياغ الشخصية القانونية على أجهزة المركبة بالإضافة إلى نظامها التشغيلي<sup>183</sup>، كما أن ثمة حقوقًا والتزامات يقررها القانون للسائق البشري دون أن يكون نظام المركبة التشغيلي مخاطبًا بأيٍ من هذه الحقوق والتزامات<sup>184</sup>، بالإضافة إلى أن صفة الامتثال للالتزامات كإطاعة أوامر شرطي المرور على الطرقات صفة لصيقة بالسائق البشري لا يمكن تصور نسبتها إلى النظام التشغيلي للمركبة بحيث تغدو جملة هذه التحديات عائقًا أمام اعتبار النظام التشغيلي للمركبة سائقًا في ظل القوانين السائدة<sup>185</sup>.

الحالة الثالثة: اعتبار منتج المركبات المستقلة سائقًا لها.

حيث ينبنى هذا الاعتبار على أساس مؤداه أن النظام التشغيلي في المركبة المستقلة هو الجهة التي تتولى زمام قيادة المركبة وإصدار القرارات والتوجيهات فيها دون أي تدخل من قِبَل أي عنصر بشري -بما في ذلك راجبها<sup>186</sup>، ومع عدم إمكانية اعتبار النظام التشغيلي للمركبة سائقًا -كما سبق بيانه -لامتناع إمكانية اسياغ وصف الشخصية القانونية عليه<sup>187</sup>، حدا هذا الأمر ببعض الفقهاء إلى المطالبة باعتبار منتج المركبة أو مبرمجها سائقًا لها على اعتبار أن كلاً منهما يؤثر بشكل مباشر ورئيسي على حركة وسير المركبة من خلال الأنظمة والأجهزة المزودة فيها، فضلًا عن تمتعها بالشخصية القانونية التي تخول كلاً منهما اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات بما يوفر ضمانات قانونية كافية لتطبيق مقتضيات النصوص القانونية الخاصة بمدلول لفظ السائق عليهما<sup>188</sup>.

<sup>183</sup>Vellinga, N. E. *Supra* note (128) P.67

<sup>184</sup>Vellinga, N. E. *Ibid.* P.92

<sup>185</sup>Vellinga, N. E. *Ibid.* P.67

<sup>186</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P.131

<sup>187</sup>انظر لطفاً في المطلب الثاني من المبحث الأول من الفصل الأول. ص.35

<sup>188</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (138) P.477-478

ومن ناحية أخرى، فإن اعتبار المنتج والمبرمج كسائقيين للمركبات المستقلة يتعارض من أوجه مختلفة مع دلالات النصوص القانونية الخاصة بالتزامات السائق بالإضافة إلى ما تقرر من دلالات لألفاظ نصوص كل من اتفاقية فيينا وقانون السير والمرور الإماراتي حول المقصود التشريعي من لفظ السائق فيها، والذي ينصرف في ظاهره إلى "السائق البشري" وحده باعتباره متمتعاً بالشخصية القانونية التي تخوله اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات. فإن ثمة سبباً بالغ الأهمية يقضي بامتناع اعتبار منتج المركبة المستقلة أو مبرمجها سائقاً لها والذي يتمثل في وجود خاصية التعلم الذاتي ضمن النظام التشغيلي للمركبة والتي تجعل من القرارات والتصرفات الصادرة عن المركبة أثناء القيادة مُنبَتَةً الصلة بالنظام التشغيلي للمركبة، والذي تم تزويدها به من قبل المبرمج أو المنتج من قِبَلِ المنتج للمرة الأولى<sup>189</sup>، ذلك أن من شأن وجود هذه الخاصية في المركبة المستقلة أن يحول بين قرارات المركبة أثناء عملية القيادة والتأثير المباشر من قِبَلِ منتجها أو مبرمجها، حيث إن القول بإلزام منتج المركبة المستقلة عند وقوع الحادث وترتب الضرر عليه بتحمل تبعه المسؤولية عنها باعتباره سائقاً لها هو قول لا يصادف واقعاً ولا يصادق حقيقة، نتيجة لعدم وجود سيطرة مباشرة من قِبَلِهِ على المركبة بسبب خاصية التعلم الذاتي الموجودة ضمن النظام التشغيلي للمركبة، والتي تقطع بدورها أَوَاصِرَ علاقة السببية في حدوث الضرر بين مَصْدَرِ الفعل ونتيجته<sup>190</sup>. وقد سبق أن تم توضيح هذه الخاصية من خلال الأطروحة، والتي تتمثل في قدرتها على اكتساب خبرات عملية جديدة من شأنها ان تعمل على تطوير قدرتها وزيادة كفاءتها في مواجهة الظروف والأحداث التي قد تواجهها المركبة المستقلة أثناء القيادة<sup>191</sup>، ومن ثَمَّ فإنها تحسن من جودة قدراتها على اتخاذ القرارات المستقلة بشكل كامل بناءً على المخزون التراكمي للتجارب المتعاقبة. يَبْدُ أن انقطاع الرابطة السببية بين مَصْدَرِ الفعل ونتيجته الضارة لا يؤثر -من وجهة نظر بعض الفقهاء- على جواز قيام مسؤولية المنتج عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة لا باعتباره سائقاً لها وإنما بالاعتماد

<sup>189</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (39) P.147

<sup>190</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.130-131

<sup>191</sup>تم تفصيل ذلك في ص.42

على تأسيس قانوني مختلف للمسؤولية، يقوم على اعتبار الخطأ الصادر عن النظام التشغيلي للمركبة عيباً يستلزم معه قيام مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالغير نتيجة لوجود هذا العيب<sup>192</sup>.

ومع بروز إشكاليات عدة عن اعتبار عدة جهات بمثابة سائقين للمركبة المستقلة لتحديد الجهة المسؤولة، فقد اعتبر مالك المركبة المستقلة مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عنها بغض النظر عن سائق تلك المركبة، ذلك في محاولة للتوفيق بين مفهوم السائق وخصوصية المركبات المستقلة من جهة مع الحرص على إيجاد الجهة التي يصح إسناد الضمان المتعلق بالمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات إليها. يقوم على افتراض مؤداه اعتبار مالك المركبة المستقلة مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عنها، حيث تبقى هذه المسؤولية قائمة في حقه بالرغم من عدم وجوده في داخلها أو انتفاء أي صلاحية أو سلطة له عليها للتحكم في سيرها أو تشغيلها أو توجيهها كما لو قام مالكها مثلاً بتأجيرها لآخر أو سمح للغير باستعمالها. فقد يكون مالكها -وفقاً لهذا الاعتبار- مسؤولاً عن أضرارها استناداً لأحكام الوكالة نظراً لقبوله استعمال تلك المركبة من قبل من تولى تشغيلها وقيادتها<sup>193</sup>.

ويقوم أساس هذا الافتراض على اعتبار قيام مسؤولية المالك عن حوادث المركبة بالإصابة بغض النظر عن كونه سائقها أم لا وقت وقوع الحادث، لذلك تنبعت بعض الدول إلى ذلك وحظرت على مالكي هذه المركبات السماح للغير بقيادتها تحت طائلة خضوعهم لأحكام المسؤولية القانونية عن الأضرار التي تنتشأ من جراء ذلك<sup>194</sup>، وهذا ما اتجهت إلى تقرير أحكامه بعض الولايات داخل

<sup>192</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.147

<sup>193</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (138) P.475

<sup>194</sup>Vellinga, N. E. *Supra* note (128) P.475

الولايات المتحدة الأمريكية مثل ولاية كاليفورنيا التي أصدرت قانونًا خاصًا لتحديد المسؤولية عن المركبات هو قانون كاليفورنيا للمركبات<sup>195</sup>.

وقد تبنى المشرع الألماني في هذا السياق وجهة النظر هذه إبان تعديله لأحكام قانون المرور لتشمل المركبات المستقلة حيث قرر المشرع الألماني في هذا التعديل قيام مسؤولية مالك المركبة المستقلة باعتبار كونه سائقها<sup>196</sup>، وذلك استنادًا إلى أن الشخص الذي يستفيد من الشيء المحفوف بالمخاطر لا بد وان يتحمل تبعه أضراره<sup>197</sup>.

غير أن إسناد المسؤولية دائمًا إلى مالكيها مجحفٌ في حقوقهم إذ أن الغاية التي يَنشُدُها المشرع من إيجاد نظام قانوني للمسؤولية خاص بالمركبات المستقلة هي تحقيق التوازن بين المراكز القانونية للأطراف الذين قد تتعلق بهم تبعه المسؤولية عن الأضرار الناشئة عنها كمالكيها أو سائقها أو منتجها<sup>198</sup>، خاصة أن طبيعة وخصائص هذه المركبات تقتضي تعدد الجهات المسؤولة عن تلك الأضرار بحسب الأحوال.

حيث تَجَدُّ الإشارة هنا إلى أن المشرع الألماني قد نظم القواعد الخاصة بالمركبات المستقلة بصورة جزئية وفق المستوى الرابع من التصنيف الوظيفي الخاص بالمركبات المستقلة والتي تتطلب وجود سائق فيها فقط، دون أن يتعرض المشرع في نصوص التعديل المذكور إلى تنظيم أحكام المركبات المستقلة بشكل كلي، حيث يستدعي وجود هذا النوع من المركبات المستقلة تدخل المشرع الألماني بإعادة النظر في أسس ومعايير تحديد نطاق مسؤولية السائق بسبب دوره في القيادة<sup>199</sup>.

<sup>195</sup>Vellinga, N. E. *Supra* note (128) P. 480-481

<sup>196</sup> Pütz, F., & Murphy, F., & Mullins, M., & Maier, K., & Friel, R., & Rohlf, T. *Supra* note (175) P.550

<sup>197</sup>Pütz, F., & Murphy, F., & Mullins, M., & Maier, K., & Friel, R., & Rohlf, T. *Ibid.* P. 550

<sup>198</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.130-131

<sup>199</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P. 143-144

وتعتقد الباحثة أن من المتعذر الاعتماد على كلا المفهومين: الواسع والضيق لمدلول لفظ السائق وفق جميع التأويلات التي ذكرت حوله سابقاً حيث لا بد أن يستند تعريف مفهوم السائق في المركبات المستقلة إلى الاعتبار الوظيفي الذي يؤديه الشخص الطبيعي ودوره في السيطرة على حركة المركبة وذلك في الأحوال التي يتطلب الأمر وجوده بداخلها حيث يتم تحديد هذا الدور الوظيفي من خلال الاعتماد على معياري درجة استقلالية المركبة وقدرتها على السيطرة إذ يترتب على الأخذ بهذا الاعتبار من منظور المعيارين السابقين -الاستقلالية والسيطرة- أن تتضح الأحوال التي يكون فيها للسائق سلطة السيطرة على المركبة حيث يكون سائق المركبة المستقلة مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عنها في الأحوال التي تتمتع فيها تلك المركبات باستقلالية جزئية كتلك الأحوال التي تنتقل فيها المركبة وضعية القيادة التقليدية التي يتولى فيها سائقها البشري أو مشغلها زمام قيادتها، حيث يسهم ذلك التأطير القانوني في تحديد نطاق مسؤولية سائق المركبات المستقلة باعتباره طرفاً من الأطراف التي قد تتحمل تبعة المسؤولية بضمن الأضرار الناشئة عن تلك المركبات في مواجهة الغير.

وخلاصة القول في هذا المطلوب، وتحقيقاً للأهداف المرجوة منه والتي تتمثل في تنظيم الإطار القانوني للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة من خلال تحديد الجهات المسؤولة عن أحداث هذه الأضرار وفقاً للاعتبار الذي يجعل من سائق تلك المركبات طرفاً من أطراف المسؤولية القانونية وفق التفصيل الذي تم تناوله في مواضع سابقة من هذه الأطروحة. حيث تعتقد الباحثة أن تحديد المدلول القانوني الدقيق لسائق المركبة المستقلة ينبغي أن يستند إلى منهجية علمية تحدد الأطر القانونية المفصلية التي تضبط هذا المفهوم من حيث الدلالة والواقع دون ترجيح أحدهم على الآخر، حيث تبدأ أولى خطوات هذه المنهجية بمعرفة الجهة التي تتولى مهام التوجيه والسيطرة على المركبة لحظة وقوع حادث الاصطدام وذلك بالاستناد إلى معيار درجة استقلالية المركبة، الذي يؤدي أخذه بعين الاعتبار إلى تحديد المتسبب بتلك الأضرار مما يجعل التساؤل -الذي

يبني على إجابته تحديد ذلك المعيار- ملحقاً وضرورياً للحسم<sup>200</sup>، وتتبدى أهمية ما سبق في حالة المركبات التي تتمتع باستقلالية جزئية حيث تتطلب وجود سائق بشري بداخلها، إذ يبقى المفهوم القانوني للسائق منحصراً من حيث الدلالة والواقع في حدود مفهوم السائق البشري وفق التعريف التقليدي الوارد في القوانين ودون إغفال الخصوصية التي تتميز بها المركبات المستقلة مع وجود نظام التشغيل الذاتي فيها، والذي يؤثر حتماً على إمكانية تحقق مسؤولية السائق وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية، ففي أثناء وضعية التشغيل الآلي في المركبات التي تتمتع باستقلالية جزئية أو في حالة المركبات التي تتمتع باستقلالية كاملة يتطور المدلول الوظيفي للسائق في تلك الحالات ليغدو في حقيقته الواقعية أقرب إلى مدلول الراكب لا السائق لتجرد مدلول السائق من معناه الجوهرى القائم على توفر سلطة التوجيه والسيطرة، حيث لم يعد للفظ السائق -وقد تجرد من معناه الجوهرى في هذه الحالة- أية أهمية قانونية من حيث المسؤولية ذلك أنه لم يعد له في الواقع أي دور في توجيه المركبة والسيطرة عليها<sup>201</sup>، مما يستلزم ضرورة التمييز بين سائق المركبة وراكبها استناداً الى المعنى الوظيفي المقصود منهما حيث يترتب على هذا التمييز نقل عبء المسؤولية عن تلك الأضرار إلى جهات أخرى.

كما أنه لا يخفى على كل ذي اختصاص في الشأن القانوني تلك الحاجة الملحة التي تستحث الجهات التشريعية لإعادة النظر في تحديد مفهوم السائق تحديداً يستوفي تلك الحالات التي يصدق عليها مفهوم السائق فعلاً وفق المدلول المتعارف عليه الوارد ضمن النصوص القانونية والحالات التي لا يصدق عليها هذا المفهوم. أما فيما يخص مسألة تحديد الطبيعة القانونية لسائق المركبة فإن غاية ما في الأمر هو تحديد الطرف الموجه والمسيطر للمركبات المستقلة حيث يعد هذا الأمر سبيلاً لحل إشكالية تحديد الطرف المسؤول وصولاً الى تحديد القاعدة القانونية الواجب تطبيقها، ولا يقل

<sup>200</sup>Scott Campbell, G., & John P. Allen, & Aron, B., & Libman, R. *Supra* note (94)

<sup>201</sup>Dorotheou, E. (2015). Reap the benefits and avoid the legal uncertainty: who owns the creations of artificial intelligence? *C.T.L.R.*, 21(4), 85-93. P.92

أهمية عما سبق - ونحن بصدد الحديث عن مفهوم سائق المركبات المستقلة- بيان أهم الالتزامات التي فرضتها التشريعات على عاتق سائق المركبة لما لذلك من أهمية وأثر في تحديد أساس مسؤوليته عن أضرار تلك المركبات حيث يتناول المطلب الثاني تباعاً بيان هذه الالتزامات.

### المطلب الثاني: التزامات سائق المركبات المستقلة

بما أن نطاق مسؤولية السائق عن أضرار المركبات المستقلة مقيد بمعياري: درجة استقلالية المركبة وحدود سيطرة السائق وتوجيهه لها، فإن ذلك يستتبعه أيضاً إعادة النظر في تحديد التزامات سائق المركبات المستقلة مع ضرورة التحقق فيما إذا كانت التزامات سائق المركبات التقليدية تماثل في ذاتيتها ومقتضياتها القانونية تلك الالتزامات الملقاة على عاتق سائق المركبات المستقلة وذلك ضمن الأحوال التي يعتبر فيها -وفق المدلول القانوني- سائقاً لها على نحو ما تقدم تفصيله في المطلب السابق من هذه الأطروحة، حيث إن من الجدير بالذكر هنا أن استخدام المركبات المستقلة يتيح لفئات مختلفة من السائقين كذوي الاحتياجات الخاصة أو الأشخاص الذين لم يبلغوا السن القانونية التي تخولهم قيادة المركبات التقليدية كصغار السن<sup>202</sup>. والانتفاع من تقنية المركبات المستقلة التي تمثل ثمرة من ثمرات الثورة التقنية الحديثة من شأنه أن يثير عدة تساؤلات حول مدى إلزامية حصول مشغل المركبة على رخصة قيادة أو تُقيد ذلك ببلوغ سائقها سنًا قانونية معينة، وهل سيبقى سائق المركبة المستقلة ملزماً بواجب الحيطة والحذر واليقظة المستمرة أثناء القيادة أسوة بسائقي المركبات التقليدية؟ أم أنه سيعفى من هذا الواجب؟ وهل يتوجب في مثل هذه الحالات أن يفرض المشرع نوعاً جديداً من الالتزامات المتعلقة بصيانة وتعديل النظام التشغيلي لهذا النوع من المركبات أم لا؟ إن الإجابة على جملة هذه التساؤلات وغيرها يوجه اهتمام هذه الأطروحة إلى بيان أهم الالتزامات التي

<sup>202</sup>Jeremy, A. Carp. *Supra* note (81) P.88

تقع على عاتق سائق المركبات المستقلة مع إبراز ما قد ينتج عن فرض تلك الالتزامات من إشكاليات قانونية مقرونًا بالحلول القانونية الي تعالج تلك الإشكاليات وذلك وفقًا للتفصيل الآتي:

أولاً: التزام السائق بأخذ الحيطة والحذر أثناء قيادة المركبات المستقلة

تقضي أحكام المادة العاشرة من قانون السير والمرور الإماراتي بأن يكون السائق ملزمًا بواجب الحيطة والحذر أثناء القيادة من خلال التزامه بتوفير مجال كاف للرؤية إذا ما أراد اجتياز مركبة أو شيء آخر، مع التزامه باتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تقرها القواعد المرورية قبل الالتفاف في أي منعطف أو مفترق طرق، مع امتناعه عن قيادة المركبة وهو في حالة الإرهاق الجسدي الذي يؤثر على قدرته في التحكم بالمركبة، بالإضافة إلى التزامه بعدم استخدام الطريق على نحو يؤدي إلى عرقلة سير المركبات الأخرى وغيرها<sup>203</sup>.

أما فيما يتعلق بمدى توافق هذه الالتزامات في ذاتيتها ومقتضياتها القانونية مع الالتزامات الملقة على عاتق سائق المركبات المستقلة من عدمه فإن تحديد ذلك يتأثر بشكل رئيس بتحديد درجة استقلالية المركبة وفقًا لتصنيفها الوظيفي والذي يؤثر تأثيرًا جوهريًا على قيام مسؤولية سائق المركبة المستقلة عند وقوع الحادث إذ لن يكون في المركبات التي تتمتع باستقلالية كاملة في القيادة والتشغيل عن العنصر البشري أية التزامات تلقى على عاتق الشخص الذي يستعملها فيما يتعلق بواجب الانتباه واليقظة للطريق وللمركبة<sup>204</sup>، إذ أنه هنا مجرد راكب لا سائق<sup>205</sup>، حيث إن بإمكانه القيام بأي شيء آخر غير القيادة كقراءة الكتب والتواصل مع الآخرين أثناء رحلة المركبة<sup>206</sup>، لأن هذا النوع من المركبات المستقلة يعتمد بشكل كلي على النظام التشغيلي للمركبة وأجهزتها من أجل توجيهها. وهذا

<sup>203</sup> انظر لطفًا: المادة 7 من القانون الاتحادي بشأن السير والمرور لدولة الامارات العربية المتحدة رقم 21 لسنة 1995 المعدل بالقانون رقم 12 لسنة 2007

<sup>204</sup> Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.255

<sup>205</sup> Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P. 28

<sup>206</sup> Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.255



سيؤدي حتمًا إلى عدم تحميله المسؤولية بشكل كامل<sup>207</sup>، وهو ما سوف يتم بيانه لاحقًا عند الحديث عن عناصر المسؤولية التقصيرية.

وفي المقابل فإن السائق في المركبات التي تتمتع باستقلالية جزئية يكون ملزمًا بواجب الحيطة والحذر واليقظة أثناء سير المركبة إذا ما تلقى سائقها رسالة تنبيه من النظام التشغيلي للمركبة تشعره بضرورة تدخله في السيطرة على دفة قيادة المركبة<sup>208</sup>، والذي قد يضعه تحت طائلة المساءلة القانونية في حال توفر شرائطها عند وقوع الحادث، إذ أن من الجدير بالذكر هنا أن التزام السائق بواجب الحيطة والانتباه قد يستلزم في حقه التزامًا آخر ناشئ عنه يتعلق بضرورة تواجده داخل المركبة أثناء القيادة<sup>209</sup> حيث يشترط في تشغيل المركبات ذات الاستقلالية الجزئية وتلك المركبات التي لا يتجاوز تصنيفها الوظيفي المستوى الرابع تواجد السائق بداخلها عند التشغيل والقيادة لضمان تدخله في حالات معينة تقتضي تدخل العنصر البشري فيها<sup>210</sup>، في حين انه لا يشترط -كما هو متعارف عليه في التصنيف الوظيفي- تواجد السائق في المركبات التي تتمتع باستقلالية كاملة.

ثانيًا: التزام سائق المركبة بعدم إجراء أي تعديل أو تغيير على نظامها التشغيلي

إن من أهم الالتزامات التي لا بد أن تسترعي انتباه المشرع هي فرض الالتزام بعدم إجراء أي تحويل أو تعديل على النظام التشغيلي للمركبة المستقلة إلا من خلال مبرمجها فقط لما له من تأثير مباشر على قيام المسؤولية القانونية عن الأضرار التي قد تنشأ عن ذلك<sup>211</sup>، إذ قد يقوم مالك المركبة -بعد شرائها- بعرضها على أشخاص غير مصمميها ومبرمجيها من أجل صيانتها أو تعديل

<sup>207</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Ibid.* P. 267-268

<sup>208</sup>Mark, A. Geistfeld. *Supra* note (31) P. 1641

<sup>209</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (138) P. 484

<sup>210</sup>Bryant Walker, S. *Ibid.* P.484

<sup>211</sup>Bienzeisler, J., & Cousin, C., & Deschamps, V., & Eberle U., & Feldle, J., & Gail, J., & Hilgendrof, E., & Hoeffler, M., & Hotitzsch, S., & Moritz-Kokot, N., & Page, Y., & Tango, F. *Supra* note (27). P.95

نظامها التشغيلي، فإنه لا يتصور عند وقوع الحادث بسبب عطل في النظام التشغيلي المعدل للمركبة أن يتحمل طرفٌ آخرٌ غير المالك كالسائق تبعاً للمسؤولية عن هذا الحادث الناشئ عن عيب النظام التشغيلي بسبب ما أجراه هذا المالك من تعديلات حتى لو كانت تلك المركبة متمتعة باستقلالية كاملة في القيادة.

لذا تبرز أهمية وجدوى هذا الالتزام في تحديد الجهة المسؤولة عن أضرار هذه المركبات بغض النظر عن درجة استقلاليتها، حيث تنبه المشرع في ولاية نيفادا الأمريكية إلى هذه الأهمية التي دفعته إلى تكريسها بإعفاء قانون ولاية نيفادا الخاص بالمركبات المستقلة كلِّ من منتج ومبرمج المركبة المستقلة من تبعه المسؤولية عنها في حال قيام سائقها بإجراء أي تعديل عليها من قبل طرف ثالث وفقاً لأحكام قانون ولاية نيفادا بالمركبات المستقلة<sup>212</sup>.

ثالثاً: التزام سائق المركبات المستقلة بالحصول على رخصة قيادة

إنه من غير الجائز -كقاعدة عامة- لأي شخص أن يتولى قيادة أي مركبة إلا بعد حصوله على رخصة قيادة سارية المفعول تخوله حق القيادة، دون أن يكون لحائزها الحق بتحويل غيره قيادة مركبته دون أن يكون هذا الأخير حاملاً لرخصة قيادة معتبرة قانوناً<sup>213</sup>. إضافة إلى ذلك، فإنه لا بد لمن يرغب في قيادة أي مركبة ولغايات الحصول على رخصة القيادة وفقاً للقانون الإماراتي،

<sup>212</sup> جاء في قانون ولاية نيفادا في حدود الفصل المتعلق بالمركبات المستقلة ما نصه:

“NRS 482A.090 Manufacturer or developer not liable for certain damages.

1. The original manufacturer of a motor vehicle that has been converted by a third party into an autonomous vehicle is not liable for damages to any person injured due to a defect caused by the conversion of the motor vehicle by the third party unless the defect that caused the injury was present in the vehicle as originally manufactured.

2. The original manufacturer or developer of an automated driving system that has been modified by an unauthorized third party is not liable for damages to any person injured due to a defect caused by the modification of the automated driving system by the third party unless the defect that caused the injury was present in the automated driving system as originally manufactured or developed.” Nrs: Chapter 482a - Autonomous Vehicles. Leg.state.nv.us. Retrieved 23 March 2021, from

<https://www.leg.state.nv.us/nrs/nrs-482a.html>.

<sup>213</sup> انظر المادة 13 من القانون الاتحادي بشأن السير والمرور لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 21 لسنة 1995 المعدل بالقانون رقم 12 لسنة 2007

ضرورة بلوغه السن القانوني المحددة وفقاً لأحكام القانون عند تقديم طلبه ذلك إلى الجهات المرورية المختصة بما يؤهله لقيادة المركبات في الطرقات العامة، ثم اجتيازه بعدها لفحص طبي محدد من قبل اللجان المختصة الذي يؤكد كفاءته لذلك<sup>214</sup>.

وإن من الجدير بالذكر هنا الإشارة إلى أن القواعد العامة في المسؤولية المدنية وفقاً لقانون المعاملات المدنية الإماراتي تقضي بقيام المسؤولية في حق محدث الضرر بغض النظر عن سنه أو كونه مميزاً أو مدرجاً لفعله الذي أفضى إلى النتيجة الضارة<sup>215</sup>.

كما يظهر من خلال طبيعة هذه المركبات إتاحة استخدامها من قِبَل أشخاص لا تتوافر فيهم الشروط المتعارف عليها في قيادة المركبات التقليدية كذوي الاحتياجات الخاصة والقاصرين وغيرهم، حيث أصبح في إمكان هؤلاء القدرة على التنقل بكل يُسرٍ ودون الحاجة إلى مساعدة من أحد<sup>216</sup>، وهو ما يثير التساؤل حول إمكانية التوفيق بين القواعد الإجرائية اللازمة لقيادة المركبات وأهمية الاستفادة من خدمات المركبات المستقلة. ذلك أن استعمال ذوي الاحتياجات الخاصة والقاصرين للمركبات المستقلة لا يتوافق -بإدبي الرأي- مع أهم الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق سائق المركبات التقليدية، والمتمثل في ضرورة حصوله على رخصة القيادة الخاصة بفئة تلك المركبة بعد اجتياز الفحص الطبي المخصص لذلك، مع بقاء التزامه بواجب الحيطة والحذر واليقظة أثناء قيادته للمركبة وهو ما يتنافى مع خصوصية تلك الفئة من السائقين بجعلهم تحت طائلة تطبيق القواعد العامة للمسؤولية عن الحوادث التي يتسببون فيها بأضرار للغير وبما يتنافى من حيث المآل مع

<sup>214</sup> انظر المادة 15 من القانون الاتحادي بشأن السير والمرور لدولة الامارات العربية المتحدة رقم 21 لسنة 1995 المعدل بالقانون رقم 12 لسنة 2007

<sup>215</sup> هذا ما سوف يتم التطرق إليه في معرض البحث عن القواعد القانونية لمسؤولية السائق. حيث تنص المادة ٢٨٢ من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على: " كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر.

<sup>216</sup> Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.254

المقاصد التشريعية من استخدام هذه التقنية المتطورة بما يحُول -بلا ريب- من انتفاع تلك الفئة من ثمرات ومزايا تلك التقنية ويحرمها من نيل الرفاهية التي توفرها لسائر أفراد المجتمع.

وترى الباحثة إن اعتماد معيار مستوى استقلالية المركبة يمثل الفيصل التي تُحلُّ بواسطته هذه الإشكاليات إذ لا تتطلب المركبات التي تتمتع باستقلالية كاملة أدنى تدخل من السائق البشري في قيادتها وتشغيلها، ولا يترتب أي التزام على مستخدميها من ضرورة الحصول على رخصة القيادة مع تمتع الفئة الخاصة التي حِيلَ بينها وبين استخدام المركبات التقليدية بمزايا هذه المركبات مع اختلاف المقتضى القانوني في حالة استخدام تلك الفئة للمركبات التي تتمتع باستقلالية جزئية، والتي يكون للسائق البشري فيها دورٌ فعال في عملية القيادة ضمن اعتبارات وأحوال خاصة. حيث تعتقد الباحثة أن من الأفضل بقاء التزام سائقيها المسبق بضرورة حصوله على رخصة قيادة قانونية تخوله قيادتها مع كونه بالغا للسن القانونية المحددة والذي لا ينافي -في الوقت ذاته -الحاجة إلى إجراء تغيير قانوني في إجراءات وشروط الحصول على رخصة القيادة بما يراعي توازن المصالح بين تلك الفئة والصالح العام في حفظ وأمان السير على الطرقات وضمان سلامة الأفراد وممتلكاتهم من غائلة الأضرار التي قد تلحق بهم من جراء استخدام هذه المركبات<sup>217</sup>.

ويستخلص من خلال ما تقدم إلى القول بأن طبيعة الالتزامات التي يتصور تحمّلها على عاتق مشغلي المركبات المستقلة مختلفة عما هو عليه الحال في المركبات التقليدية، نظراً لتمييز خصائص ومبدأ عمل الأولى عن نظيرتها، مما يستدعي تدخلاً من المشرع لتعديل تلك الالتزامات من خلال مراعاة شتى الجوانب والمعايير التي تحدد طبيعة تلك الالتزامات، آخذاً في اعتباره تعدد فئات سائق المركبات المستقلة وتنوع واجباته، والذي يلقي بظلال تأثيره على تحديد الإطار القانوني للمسؤولية عن أضرار تلك المركبات في مواجهة الجهات المتضررة بما يفرضي إلى تغيير النظرة

<sup>217</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (138) P.481

السائدة إلى دور السائق، باعتباره الطرف المتفرد الذي ينوء بعبء المسؤولية القانونية عن حوادث المركبات، وذلك بسبب اختلاف دوره الوظيفي في قيادة المركبات المستقلة عن مثلتها في المركبات التقليدية. حيث لم يعد السائق في المطالبات المالية الخاصة بالتعويض جهة مهمة وضرورية في جميع الأحوال وبشكل مطلق، خاصة إذا ما تقرر الاعتماد على معياري: درجة الاستقلالية وحدود السيطرة في تحديد مدلول السائق، دون أن يحول ذلك من وجود منظومة قانونية تتناول أحكام المسؤولية الخاصة بالمركبات المستقلة، وضمن تقنين خاص يعالج الاشكاليات القانونية التي تنشأ عن استخدام المركبات المستقلة بما يضمن تحقيق التوازن بين مصالح الجهات المتضررة وحاجات المجتمع المتزايدة للتطور والرفاهية.

### المبحث الثاني: أحكام مسؤولية سائق المركبات المستقلة عن الاضرار الناشئة عنها

تُعرّف المسؤولية وفقاً للفقهاء القانوني بأنها: "الحكم على من أخل بالتزام ما التزم به قِبَل الغير أن يُعوّض الضرر الناجم عن الإخلال بهذا الالتزام، إذ لا فرق بين أن يكون الالتزام تعاقدياً وبين أن يكون الالتزام تقصيريّاً"<sup>218</sup>. حيث تنقسم المسؤولية المدنية باعتبار نوع الالتزام فيها إلى نوعين اثنين هما: المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية<sup>219</sup>، وسوف نتناول الباحثة في هذا المبحث مسؤولية السائق عن الأضرار الناشئة عن المركبة المستقلة وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية دون العقدية منها التزاماً منها بحدود الدراسة الأكاديمية لأطروحتها.

فقد تطورت الأحكام الخاصة بالمسؤولية التقصيرية في مراحل مختلفة كما تأثرت تلك الأحكام بشرائع ونظم فلسفية عدة<sup>220</sup>. حيث ظهرت فكرة الخطأ -كقاعدة عامة- باعتبارها أساساً للمسؤولية التقصيرية من بعد أن كانت فكرة تؤولي المجني عليه لأخذ ثأره بذاته سائدة في الأوساط

<sup>218</sup>الذناصورى، عز الدين؛ الشواربى، عبد الحميد (1998). المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، ص. ١٠، الطبعة الأولى، القاهرة: دار الكتب والدراسات العربية.

<sup>219</sup>الجبورى، ياسين محمد (2008). الوجيز في شرح القانون المدني الأردني: مصادر الحقوق الشخصية: مصادر الالتزامات: دراسة مقارنة، ص. 497، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

<sup>220</sup>الجبورى، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.505

المجتمعية آنذاك<sup>221</sup>. غير أن الاعتماد المجرّد على تطبيق فكرة الخطأ تلك أثارت جملة من الإشكاليات القانونية التي تتعلق بالإثبات وتَحَقُّقُ المسؤولية بصورة واقعية دقيقة، وذلك بعد الزيادة المشهودة في أعداد الحوادث التي أصابت العمال بسبب تشغيل الصناعات الضخمة وتنامي عواقبها التي نجمت عن تلك الحوادث مع بدايات الثورة الصناعية، مما دفع جانباً من الفقه إلى المطالبة بضرورة اعتبار الضرر الأساس القانوني لقيام المسؤولية التقصيرية<sup>222</sup>، حيث ينبني على هذا الاعتبار قيام مسؤولية الشخص عن الأضرار التي تحدثها الأشياء التي تكون في حراسته حتى لو لم تكن ملكاً له<sup>223</sup>، و تبني هذا الرأي شريحة واسعة من فقهاء القانون، الأمر الذي أولى لاعتبار عنصر الضرر ركناً من أركان المسؤولية أهمية ضاهت بل زاحمت أهمية فكرة الخطأ السائدة كأساس تقوم عليه تلك المسؤولية<sup>224</sup>، إذ أن الغاية من اعتبار الضرر أساساً للمسؤولية التقصيرية هي مراعاة جانب المضرور بتسهيل حصوله على التعويض الذي يجبر الضرر الذي لحق به من جراء الفعل الضار الذي أصدره مُحدثُهُ. ذلك الضرر قد يلحق المضرور إما بفعل شخصي مباشر منه وهو ما يسمى بالإضرار الأصيل، أو بفعل صادر عن الغير باعتبار التبعية في فعل ذلك سواءً أكان هذا الغير شخصاً آخر، أو من جنس الحيوانات أو الأشياء: كالألات أو البناء وهو ما يسمى بالإضرار التبعية<sup>225</sup>.

وفي معرض الحديث عن قواعد المسؤولية عن أضرار المركبات التقليدية، فإن المسؤولية المترتبة عن أضرارها تستند إلى قاعدة المسؤولية عن فعل الأشياء وفقاً لنص المادة 316 من قانون المعاملات المدنية<sup>226</sup>، وبالتالي فإن سائق هذه المركبات يكون مسؤولاً على أساس الإضرار

<sup>221</sup>الجبوري، ياسين محمد. المرجع السابق(220) . ص.506

<sup>222</sup>الجبوري، ياسين محمد. المرجع السابق(220) . ص.507

<sup>223</sup>نجيدة، علي (1994). النظرية العامة للالتزام وفقاً لقانون المعاملات المدنية وأحكام الشريعة الإسلامية: الكتاب الأول: مصادر الالتزام، ص. 546، الطبعة الأولى، كلية شرطة دبي.

<sup>224</sup>نجيدة، علي. المرجع السابق. ص.467

<sup>225</sup>سرحان، عدنان (2010)، المصادر غير الإرادية للالتزام الفعل الضار-الفعل النافع-القانون في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، ص.17، الطبعة الأولى، عمان: دار اثناء للنشر والتوزيع.

<sup>226</sup>سرحان، عدنان. المرجع السابق(226) ص.61

بالمباشرة نظرًا لأنها آلات ميكانيكية لا يتصور وقوع أضرار بسببها إلا بتشغيل وسيطرة من سائقها<sup>227</sup>.

يبين المبحث الثاني ضمن هذا الفصل نطاق وحالات مسؤولية السائق عن أضرار المركبات المستقلة بما يثير التساؤل عما إذا كان بالإمكان إسقاط الأحكام المنظمة لمسؤولية سائق المركبات التقليدية على مسؤولية مشغل المركبات المستقلة، أو أن القاعدة العامة للمسؤولية التقصيرية (المسؤولية الشخصية) هي الملازمة أكثر، والاحتمال الثالث ينطوي على أن هناك حاجة إلى تدخل المشرع في تنظيم أحكام خاصة لتلك المسؤولية في إطار تقنين خاص يراعي الخصائص والميزات التي تفردها المركبات المستقلة عن نظائرها من المركبات التقليدية. فضلاً عما يتمخض عن تطبيق القواعد القانونية القائمة على أحكام المسؤولية الخاصة بالمركبات المستقلة من نتائج تلقي بظلال أثارها على جميع أطراف المسؤولية إذ أن من شأن افتراض قيام مسؤولية حارس المركبة (السائق) وفقاً لأحكام المسؤولية الخاصة بحراسة الأشياء بصورة مطردة أن يعيق انتشار هذه المركبات، بسبب الخوف الذي قد يعتري سائقيها من جراء تحملهم وحدهم لتبعات تلك المسؤولية دون إشراك مَنْ قد يصح اعتبارهم شركاء لهم في تحمل تلك الأعباء. كما أنه قد يترتب عن تأسيس المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ أو الإضرار من نتائج تُسهم في تحديد مسؤولية سائق المركبات المستقلة بصورة أوفى لقواعد العدالة وتكون موافقة لطبيعة تلك المركبات وخصوصيتها.

لذا فقد ارتأت الباحثة أن تفرّد هذا المبحث من أطروحتها للبحث في القواعد القانونية الناظمة لأحكام مسؤولية مشغل المركبات المستقلة عن الأضرار الناشئة عنها بتقسيم موضوعاته ضمن مطلبين اثنين حيث تتناول الباحثة في المطلب الأول منهما: مسؤولية السائق الشخصية عن الأضرار

<sup>227</sup>سرحان، عدنان. المرجع السابق(226) ص.64

الناشئة عن المركبات المستقلة، ثم تتناول في المطلب الثاني مسؤولية سائق المركبات المستقلة وفقاً لقاعدة المسؤولية عن الأشياء.

### المطلب الأول: مسؤولية السائق الشخصية عن أضرار المركبات المستقلة

يقضي الأصل العام في المسؤولية التقصيرية: أن الشخص مسؤول فقط عن أفعاله الشخصية فلا يكون الشخص مسؤولاً بمقتضى هذا الأصل إلا إذا ألحق فعله ضرراً نال شخصاً غيره أو نال ممتلكاته، حيث كرس قانون المعاملات المدنية هذه القاعدة من خلال ما نصت عليه المادة 282 منه بقولها أن: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"<sup>228</sup>.

والتي تستند في أصلها إلى ما هو مقرر في الشريعة الإسلامية من قوله صلى الله عليه وسلم بأنه: "لا ضرر ولا ضرار" وما تأسس على مدلوله من قاعدة فقهية تقضي بأن: "الضرر يزال"<sup>229</sup>، علمًا بأنه لا بد -في جميع الأحوال- من توافر الأركان المقررة لقيام المسؤولية والتي يمكن استظهارها من نص المادة الأنفة الذكر وهي: الفعل الضار والضرر وعلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر<sup>230</sup>.

وإن مدار البحث في هذا المطلب متعلق بتطبيق القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية، وهي المسؤولية عن الفعل الشخصي مما يتطلب من الباحثة -استيفاءً لهذه الغاية- التحقق من إمكانية توافر أركان تلك المسؤولية في أفعال سائق المركبة المستقلة حتى يصح معه القول بمسؤوليته عن ضمان الضرر الناشئ عما يعتبر من فعله، بحيث تكون قواعد المسؤولية عن الفعل الشخصي أحرى بالتطبيق ها هنا إذا ما توافرت في أفعال السائق الأركان الثلاثة التي تقوم عليها المسؤولية عن الفعل

<sup>228</sup>المادة 282 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم 5 لسنة 1985  
<sup>229</sup>محمود، محمد (2005). التعليق على قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة مقارنا بتقنيات البلاد العربية: الجزء الأول، ص.637، الطبعة الثانية، القاهرة: النسر الذهبي.  
<sup>230</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.510



الضار مع عدم إغفال ما قد يعتري هذا التطبيق من إشكالات تستوجب تدخل المشرع لإتمام النقص التشريعي حيالها.

كما أن من شأن تفصيل مقتضيات القاعدة العامة للمسؤولية التقصيرية على أحكام المسؤولية القانونية لسائق المركبة المستقلة أن يثير عدة إشكاليات قانونية تتعلق بجملة من الموضوعات القانونية الحرّية بالبحث مما يستلزم -والحالة هذه- أن يتم تناول أيضاً الأسس القانونية التي يمكن الاستناد إليها في تقرير تلك المسؤولية كعنصري الخطأ والضرر، مع بيان الأثر المترتب على كل منهما في توافر قيام المسؤولية في حق مشغل المركبة المستقلة. ومما لا شك فيه أن ركن العلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر يحظى بأهمية بالغة عند البحث في قيام المسؤولية عن الفعل الشخصي باعتبار أن تحقيق هذا الركن يتعدى في حالات عدة.

وعلى هذّي ما ذكر، فقد تم تقسيم موضوعات هذا المطلب والتي تتعلق بأركان مسؤولية سائق المركبات المستقلة إلى ثلاثة فروع حيث يُخصص الفرع الأول منها لبيان ركن الإضرار كأساس لتلك المسؤولية، بينما يخصص الفرع الثاني ببيان ركن الضرر في مسؤولية سائق تلك المركبات، ثم تختتم الباحثة هذا التقسيم بتخصيص الفرع الثالث من هذا المطلب لبيان ركن السببية في مسؤولية سائق المركبات المستقلة عن أفعاله الشخصية.

### الفرع الأول: ركن الفعل الضار في مسؤولية سائق المركبة المستقلة

لقد بيّنت المذكرة الإيضاحية لقانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم 5 لسنة 1985 - باعتبارها المرجع الاسترشادي لبيان المقاصد التشريعية المتوخاة من سن القانون المذكور- المدلول القانوني من لفظ (الإضرار) الوارد في منطوق نص المادة 282 من قانون المعاملات المدنية السالف الذكر بقولها بأنه: "مجاوزه الحد الواجب الوقوف عنده أو التقصير عن الحد الواجب الوصول إليه

في الفعل أو الامتناع مما يترتب عليه الضرر<sup>231</sup>، حيث يعتبر مصطلح الإضرار ذا نشأة تشريعية بحتة سبق فيه المشرع الأردني المشرع الإماراتي<sup>232</sup>، فضلاً عن كونه مصطلحاً مختلفاً في تعريف ماهيته القانونية عن مصطلح الضرر كاختلاف السبب عن النتيجة إذ لا يتحقق المقصود من مصطلح الإضرار بمجرد إلحاق الضرر، بل لا بد أن يكون وقوع الضرر قد تم على نحو غير مقبول<sup>233</sup>، من حيث كونه قد صدر عن فعل غير مأذون به أو مجاوز على الحق المعصوم للغير<sup>234</sup>.

وفي حدود المسؤولية القانونية القائمة على مفهوم الإضرار لا الضرر، لا يكون فاعل الضرر مسؤولاً عن التعويض إلا في حال كون الفعل الذي قام به غير مشروع<sup>235</sup>، كما حصرت المادة 283 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي صور وقوع الإضرار في صورتين اثنتين هما، المباشرة والتسبب حيث جاء في النص المذكور أن:

"١- يكون الإضرار بالمباشرة أو التسبب. ٢- فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له، وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو العمد أو أن يكون الفعل مفضياً إلى ضرر".

حيث يكون الإضرار واقعاً على صورة المباشرة، إذا تَوَلَّد الضرر عن الفعل ذاته وبسببه دون أن يكون ثمة أي واسطة تفصل بينه وبين حدوث الضرر<sup>236</sup>، ولا يعني ذلك اتصال فعل المباشرة بالشئ محل الاتلاف اتصالاً مادياً مباشراً<sup>237</sup>. إذ يعتبر مباشراً للضرر الشخص الذي يقوم بقيادة مركبته على نحو يُفَرِّط فيه بواجب الحيطة والحذر وينبئ عن إهماله لهذا الواجب، كأن يقوم

<sup>231</sup>سرحان، عدنان. مرجع سابق(226) ص.18  
<sup>232</sup>سرحان، عدنان إبراهيم. (2010). تقييم موقف القانون والقضاء الإماراتيين من بعض مسائل المسؤولية عن الفعل الضار، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الثاني جامعة الإسكندرية، ص.94  
<sup>233</sup>الزرقا، مصطفى أحمد (1988)، الفعل الضار والضمآن فيه: دراسة وصياغة قانونية مؤصلة على نصوص الشريعة الإسلامية وفقها انطلاقاً من نصوص القانون المدني الأردني، ص.71، الطبعة الأولى، دمشق: دار القلم.  
<sup>234</sup>سرحان، عدنان إبراهيم. مرجع سابق (233) ص.104  
<sup>235</sup>الزرقا، مصطفى أحمد. مرجع سابق. ص.72  
<sup>236</sup>الشرفاوي، الشهابي إبراهيم (2016). مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، ص.42، الطبعة الأولى، مصر: دار النهضة العربية، الإمارات: دار النهضة العلمية.  
<sup>237</sup>الشرفاوي، الشهابي إبراهيم. المرجع السابق. ص.42

بقيادة مركبته بسرعة تجاوز الحدود المقررة في القانون، حيث يتسبب هذا الإهمال في وفاة الشخص المار على قارعة الطريق الذي يسلكه نتيجة اصطدامه به، حيث يكون السائق مباشرًا لإحداث الضرر، و إنَّ المعتبر في مباشرة الضرر هنا ألا يتخلل بين الفعل وإحداث النتيجة الضارة أية واسطة<sup>238</sup>، أما وقوع الإضرار بالتسبب فيُتصوَّرُ حدوثه بقيام شخص ما بإحداث تأثير يتصل بفعله على شيء ما يترتب عنه انتقال هذا التأثير عبر ذلك الشيء إلى شيء آخر يترتب أحداث النتيجة الضارة -بالإتلاف مثلًا- وذلك على اعتبار أن ثمة وسيطاً بين فعل الإضرار والضرر الذي وقع<sup>239</sup>، حيث يشترط المشرع لقيام مسؤولية التسبب عن فعله هذا وجود التعدي أو التعمد أو بكون الفعل مفضياً إلى ضرر<sup>240</sup>.

وإن من أهم ما يميز معيار الإضرار -كأساس للمسؤولية- أنه ذو طبيعة موضوعية لا يتأثر بأي اعتبار شخصي مرتبط بإرادة الشخص الذي أحدث الضرر، ولا يكمن في إدراكه ووعيه لذلك الفعل<sup>241</sup>، مما يترتب على ذلك أنه يصح قيام مسؤولية الشخص، حتى لو كان صغيراً غير مميز كما جاء صريحاً في منطوق المادة 282 الأنفة الذكر، وذلك ما يميز معيار الإضرار كأساس للمسؤولية عن معيار الخطأ على اعتبار أن الأخير قائم على الاعتبار الشخصي.

إن البحث في الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية يتطلب بيان الاختلافات الفارقة بينه وبين الإضرار، وذلك بهدف تحديد المعيار الذي يصلح أساساً لقيام مسؤولية سائق المركبات المستقلة - باعتباره الأكثر توافقاً- من بين هذين المعيارين مع طبيعة وخصوصية هذه المسؤولية، وذلك من

<sup>238</sup> زهرة، محمد المرسي (2002). المصادر غير الارادية للالتزام في قانون المعاملات المدنية لدولة الامارات العربية المتحدة، ص. 131، الطبعة الأولى، الإمارات: جامعة الإمارات العربية المتحدة.

<sup>239</sup> الشرفاوي، الشهابي إبراهيم. مرجع سابق. ص. 43.

<sup>240</sup> كما جاء في نص المادة 283 من قانون المعاملات المدنية الاماراتي.

<sup>241</sup> الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق (2020). ص. 524.

خلال توضيح مفهوم الخطأ وعناصره وأهم التطورات التي طرأت على هذا المعيار، ثم بيان أهمية بيان الموقف الذي تبناه المشرع الإماراتي حول أساس تلك المسؤولية.

فقد ظل معيار الخطأ معتمداً من قِبَل بعض التشريعات إلى يومنا الحاضر كأساس لقيام المسؤولية التقصيرية على الرغم من تسارع التغييرات الاجتماعية والفلسفية التي اقتضت ضرورة استناد تلك التشريعات إلى أسس أخرى<sup>242</sup>. وقد تنازعت الآراء الفقهية حول تحديد مفهوم الخطأ في ظهور اتجاهين رئيسيين حيث تبنى الاتجاه الفقهي الأول توسيع دائرة مدلولات معيار الخطأ بما يرتب اتساع دائرة الأفعال التي تنطوي تحت مدلول الخطأ مما يترتب عليه بالضرورة توسيع دائرة المسؤولية<sup>243</sup>، في حين تبنى الاتجاه الفقهي الآخر تحديد هذا المفهوم في أضيق دلالاته بما يضيق بالنتيجة دائرة المسؤولية على نطاق محدود من الأفعال<sup>244</sup> حيث تحدد -وفقاً للرأي الراجح من هذين الاتجاهين- تعريف الخطأ بأنه: "الإخلال بالتزام قانوني عام بعدم الإضرار بالغير، أو أنه انحراف الشخص في سلوكه الضار عن سلوك الرجل المعتاد"<sup>245</sup>.

ويتألف الخطأ -وفقاً للتعريف السابق- من ركنين أساسيين الركن المادي والركن المعنوي<sup>246</sup>، حيث يتمثل الركن المادي في القيام بفعل أو الامتناع عنه بما يشكل إخلالاً بالواجب القانوني الذي يجسد مفهوم التعدي المقصود من دلالة نصوص القانون، حيث يصار إلى تحديد السلوك الذي يمثل مفهوم الخطأ السابق من خلال الاعتماد على معيار مادي يتمثل في سلوك الرجل العادي بما يمثل أو اسط الناس من حيث السلوك باعتبار ذلك الرجل انه أو سطمهم في جانب الحرص

<sup>242</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.507  
<sup>243</sup>مرقس، سليمان (1987). بحوث وتعليقات على الأحكام في المسؤولية المدنية وغيرها من موضوعات القانون المدني، ص.4، الطبعة الأولى.

<sup>244</sup>مرقس، سليمان. المرجع السابق(244) . ص.4

<sup>245</sup>مرقس، سليمان. مرجع سابق (244). ص.19

<sup>246</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص.468

أو الإهمال<sup>247</sup>. أما الركن المعنوي للخطأ فيتمثل في الإدراك الذي يعتبر مناط المسؤولية<sup>248</sup>، إذ لا بد من أن يلازم التعدي إدراك الشخص وتمييزه لماهية الفعل الذي يقوم به والنتيجة المترتبة عليه<sup>249</sup>.

وإن من أهم النتائج التي تترتب على تأسيس المسؤولية القانونية على معيار الخطأ، انتفاء قيام تلك المسؤولية في حق عديم التمييز لانتفاء خاصية إدراكه لمعنى العقوبة بما يجعله غير واعٍ أو مدركٍ لماهية أفعاله ونتائجها<sup>250</sup>، باعتبار أن مناط تلك المسؤولية مقترن بمعاينة محدث الضرر الذي يدرك مآل أفعاله الخاطئة وردعه عن تكرار العودة إلى فعلها وبما يراعي -في ذات الوقت- جبر الضرر الذي نشأ عن تلك الأفعال<sup>251</sup>.

وقد طالت نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية التقصيرية جملةً من الانتقادات الفقهية المحققة كان من أهمها ما تخلفه تلك النظرية من إشكالات قانونية هامة تتمثل في عدم قدرة المضرور - في بعض الأحوال- الحصول على التعويض العادل الذي يجبر ضرره بسبب صعوبة تحقق أركان المسؤولية بصورة جازمة<sup>252</sup>، فضلاً عن مجافاة نتائج تلك النظرية لقواعد العدالة التي تعفي محدث الضرر المقترن في حال كونه غير مميز من تبعة مسؤولية أفعاله لمجرد كونه عديم التمييز والإدراك ومن ثمّ إلقاء هذه التبعة على عاتق المضرور الذي ينوء بحمل مثل تلك التبعة<sup>253</sup>، مما أدى الى تبني جانب كبير من الفقه القانوني لمعيار الإضرار الذي لا يقيم وزناً أو اعتباراً قانونياً لانعدام إدراك محدث الضرر في سبيل تقرير مسؤوليته عن ضمان ما لحق الغير من ضرر نتيجة لفعله غير المحق.

<sup>247</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص. 469.  
<sup>248</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد (1952). الوسيط في شرح القانون المدني الجديد: نظرية الالتزام بوجه عام، ص. 796، الطبعة الأولى، بيروت: دار إحياء التراث العربي.  
<sup>249</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص. 469.  
<sup>250</sup>نجيدة، علي. المرجع سابق. ص. 470.  
<sup>251</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق (220). ص. 520.  
<sup>252</sup>الجبوري، ياسين محمد. المرجع السابق (220). ص. 507.  
<sup>253</sup>نجيدة، علي مرجع سابق. ص. 571.

غير أن أنصار نظرية الخطأ تصدوا للرد على تلك الانتقادات التي وجهت إليها وتدارك ما لحق مبادئ تلك النظرية من انتقادات وجيهة بتبنيهم لفكرة الخطأ المفترض للتخفيف من أثر حدة تلك الانتقادات نحو هذه النظرية، حيث ظهرت فكرة الخطأ المفترض هذه كقرينة بسيطة تقبل إثبات العكس<sup>254</sup> بعد أن كان المضرور ملزماً -وفقاً لنظرية الخطأ التقليدية- بإثبات خطأ الشخص الذي أحدث الضرر، حيث تقضي فكرة الخطأ المفترض الذي يقبل إثبات عكسه بأن الفاعل يغدو مسؤولاً عن خطئه بمجرد وقوع الفعل الضار الذي ينتج عنه الضرر، حيث يعفى المضرور من إثبات هذا الخطأ مع إمكانية إثبات العكس من قِبَل محدث الضرر<sup>255</sup>.

وقد أثمرت الانتقادات الموجهة لنظرية الخطأ في تنامي اهتمام أنصارها في تطوير مبادئها بما يراعي مصلحة المضرور وحصوله على التعويض العادل الذي يجبر ضرره، حيث ظهرت نتيجة لذلك فكرة الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات عكسه، فيحصل المضرور على التعويض - في هذه الحالة- دون إلزامه بإثبات خطأ الشخص المسؤول عن الضرر<sup>256</sup>، كما تبناها أنصار فكرة المسؤولية الموضوعية القائمة على مجرد تحقق الضرر والتي تعرف بنظرية تحمل التبعة، حيث ظهرت نتيجة التطور والتقدم الصناعي القائم على آلات ميكانيكية تنطوي آلية استعمالها على احتمالية كبيرة في تحقق الخطر<sup>257</sup>، حيث يركز قِوَامُ تلك النظرية إلى قاعدة مؤداها أن يتحمل الشخص عبء المَعَارِم التي تنشأ عن نشاطه الذي يمارسه سواءً بسواء كأنتفاعه من ثمرات مغامره<sup>258</sup>.

وعلى الرغم من التشابه الظاهري بين نظرية تحمل التبعة ونظرية الفعل الضار (الإضرار)، من حيث أنهما من موجبات الضمان في كليهما خاصة فيما يتعلق بنطاق المسؤولية عن فعل الغير،

<sup>254</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 766.

<sup>255</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص. 571.

<sup>256</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص. 571.

<sup>257</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 776.

<sup>258</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. المرجع السابق. ص. 767.

واستنادهما إلى معيار مادي لا شخصي كما هو الحال في نظرية الخطأ<sup>259</sup>، إلا أنهما تفترقان من حيث الموضوع الأصلي لكل منهما، حيث يرى جانب من الفقه القانوني<sup>260</sup> أن موضوع نظرية تحمل التبعة مقصور على إيجاب الضمان في حال وقوع الضرر وفق ظروف استثنائية خارجية لا مدخل فيها لأي أحد بتعدٍ أو إهمال، في حين أن نظرية الفعل الضار قائمة على وجود تعدٍ صادر عن شخص مُحدِّثه نتج عنه ضررٌ لحقَّ بمال المضرور أو بنفسه على سبيل التسبب أو المباشرة<sup>261</sup>.

أما عن الأساس القانوني الآخر للمسؤولية التقصيرية وهو الإضرار. فلقد تباينت مواقف التشريعات العربية فيما يخصُّ موقفها من أساس المسؤولية التقصيرية<sup>262</sup>، إلا أن الاهتمام يتركز على بيان موقف المشرع الإماراتي الذي أخذ بالإضرار أساساً للمسؤولية التقصيرية متأثراً في ذلك بالفقه الإسلامي<sup>263</sup>، حيث يتبنى فكرة المسؤولية الموضوعية التي تهدف إلى حماية المضرور وضمان تعويضه عما أصابه من ضرر دون اعتبارٍ لتقويم سلوك مرتكب الفعل الضار.

إذ أن مفهوم الإضرار الذي ورد صريحاً في منطوق نص المادة 282 ليس مفهوماً مرادفاً للخطأ حيث يقوم الخطأ على مفهوم شخصي قائم على انحراف في السلوك مع نسبة الخطأ لمرتكبه من خلال كونه مدرجاً لأفعاله<sup>264</sup>، وهذا يستتبع عدم إمكانية مساءلة عديم التمييز لعدم إمكان نسبة الخطأ إليه، وذلك لأن المسؤولية المدنية التي تقوم على الخطأ تستهدف هدفين جزائي رادع يُقوِّم سلوك صاحبه، وإصلاحي، يقصد منه تعويض المضرور عن الضرر الذي لحقه، في حين أن مفهوم الفعل الضار في الفقه الإسلامي والقانون الإماراتي، قائم على غرضٍ إصلاحيٍّ محض، يقتصر على جبر الضرر وتعويض المضرور عنه، حيث تقع تبعة الإضرار على فاعله كفعل محظور بالنظر

<sup>259</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. المرجع السابق. ص. 767

<sup>260</sup>الزرقا، مصطفى أحمد. مرجع سابق. ص. 67

<sup>261</sup>الزرقا، مصطفى أحمد. مرجع سابق. ص. 68

<sup>262</sup>مرقس، سليمان. مرجع سابق (244). ص. 3

<sup>263</sup>محمود، محمد. مرجع سابق. ص. 637

<sup>264</sup>مرقس، سليمان. مرجع سابق (244). ص. 6

الى النتائج المترتبة عليه بصرف النظر عن وصفه وإرادته أو كونه مميزًا أم غير مميز أو صغيرًا أم كبيرًا.

وعلى الرغم من الاختلاف الجوهرى الدقيق بين النظريتين على النحو الذي تم ايضاحه سابقًا، اعتمادًا على المنطوق الصريح للنص القانوني، وما تم ايراده من توضيح للمقاصد التشريعية الواردة في المذكرة الإيضاحية فيما يتعلق باعتماد المشرع لمفهوم الإضرار كأساس للمسؤولية التقصيرية<sup>265</sup>، إلا أن الاجتهاد القضائي في محكمة التمييز الإماراتية خلط في إقرار التفرقة بين مفهومي الإضرار والخطأ في بعض الأحكام القضائية التي صدرت عن بعض هيئاته القضائية<sup>266</sup> حيث جاء في حكم قضائي صادر عن إحدى الهيئات القضائية في محكمة تمييز دبي على إثر دعوى مدنية يطالب المدعي بموجبها بالتعويض بسبب تعرضه لأضرار نتيجة حادث اصطدام مركبتين بما نصه<sup>267</sup>:

".....أنه وفقًا لنصوص المواد 282، 292، 1/293 من قانون المعاملات المدنية

أن كل خطأ سبب ضررًا بالغير يلزم فاعله بالتعويض، ....."

<sup>265</sup>محمود، محمد. مرجع سابق. ص. 637

<sup>266</sup>سرحان، عدنان إبراهيم. مرجع سابق (233) ص. 95

<sup>267</sup>الطعن رقم 55 لسنة 2017، محكمة تمييز دبي، طعن مدني. موقع محامو الامارات. حيث جاء في وقائع الدعوى وفقا للقرار ما نصه: "أقامت المطعون ضدها الأولى على الطاعنة والمطعون ضده الثاني الدعوى رقم 527 لسنة 2015 مدني كلي أمام محكمة دبي الابتدائية بطلب الحكم بإلزامهما بالتضامن والتكافل بأن يؤديا لها مبلغ (14500000) درهم وفوائده القانونية بواقع 9٪ من تاريخ الاستحقاق وحتى السداد التام، وذلك تأسيساً على أنه بتاريخ 31-8-2013 تسبب المطعون ضده الثاني بخطأه أثناء قيادته للسيارة رقم (...). خصوصي أبو ظبي والمؤمن عليها لدي الطاعنة في الاصطدام بالسيارة رقم (...). خصوصي التي كانت من ضمن ركابها، مما أدى إلى إصابتها بالإصابات الموصوفة بالتقرير الطبي الصادر من اللجنة الثلاثية التي ندبت في مركز تسوية المنازعات في النزاع رقم 31 لسنة 2015 تعيين خبرة مدنية، وقد قضى بإدانتها بحكم بات في الدعوى رقم 2851 لسنة 2013 جنح ومخالفات المرور، وإذ لحقها أضرار جسدية ومعنوية تقدر التعويض عنها بالمبلغ المطالب به." ثم تابعت المحكمة تسببها للقرار بقولها: "...تمثل الإشكال القانوني الأهم في هذا الحكم، في جدوى قيام مسؤولية المدعى عليها الطاعنة، وتقدير قيمة التعويض الملائم للضرر. لذلك وبعد الاطلاع على وقائع الدعوى صدر الحكم برفض الطعن، وتأكيد مسؤولية الطاعنة الذي نجد أنه كان في محله. حيث سبب رد نعي الطاعنة بأنه: "وفقاً للنصوص 282، 292، 1/293 من قانون المعاملات المدنية: "أن كل خطأ سبب ضررًا بالغير يلزم فاعله بالتعويض، وأن التعويض يشمل الضرر المادي والأدبي، ومن المقرر أيضاً أن لكل شخص الحق في سلامة جسده، وأن التعدي عليه وإحداث الإصابات به يعد ضررًا يوجب التعويض عنه، وأن هذا الضرر نوع من أنواع الضرر المادي الذي يلحق بالضرر، ولم يترتب عليه المساس بقدرته على الكسب أو تكبده خسائر أو نفقات في العلاج، بحسبان أن حق الإنسان في الحياة وسلامة جسده من الحقوق التي كفلها القانون وجرم التعدي عليها."



إذ أنّ ما يثير الانتباه في الحكم المذكور أن المحكمة قد سببت قرارها فيه فيما يتعلق بقيام المسؤولية التقصيرية بتحقيق ركن الخطأ، والذي اعتبرته في ذلك أساساً لمسؤولية الطاعة.

ولعل السبب في عدم التفرقة راجع إلى العنصر المادي المشترك بين الخطأ والإضرار المتمثل في عنصر التعدي الذي يُعبّر عنه في بعض مدونات الفقه القانوني بالخطأ<sup>268</sup>، في حين يعرفه جانب من الفقه بأنه: "المجازة الفعلية إلى حق الغير أو ملكه المعصوم"<sup>269</sup>، إلا أن من الجدير ذكره في هذا السياق هو أن إطلاق القول بكون أن المشرع الإماراتي قد رتب قيام المسؤولية التقصيرية على مفهوم الإضرار بشكل مجرد عن أي قيد استناداً لنص المادة 282 قولاً تعوزه الدقة إذ لا تقوم المسؤولية التقصيرية بمجرد حدوث الضرر نتيجة الفعل الإيجابي أو السلبي، بل لا بد أن يكون هذا الفعل أو الترك من قبيل التعدي المتمثل في مجاوزة حدود الحق على نحو ما هو مستقر عليه قانوناً و عرفاً<sup>270</sup>، إذ يتصور في أحوال متعددة أن يكون الفعل الذي نجم عنه الضرر فعلاً جائز قانوناً، حيث مثل القانون لبعض منها: كالدفاع الشرعي وتنفيذ أوامر الرئيس في العمل<sup>271</sup>. إضافة إلى ذلك، فقد لاحظ البعض -وبحق- أن اشتراط التعدي وحده عند وقوع الإضرار بالتسبب على النحو الذي ورد في نص المادة 283 اشتراط غير دقيق ذلك أن التعدي يشترط في وقوع الضرر بالمباشرة والتسبب على حد سواء<sup>272</sup>، حيث إنّ الفعل الذي لا يشكل تجاوزاً للحد القانوني لا يُعدُّ فعلاً ضاراً يرتب قيام المسؤولية التقصيرية على إثره مما يجعل من مفهوم التعدي معياراً وخاصة عامة في المسؤولية التقصيرية أيًا كان الأساس الذي تقوم عليه.

<sup>268</sup> زهرة، محمد المرسي. مرجع سابق. ص. 83.

<sup>269</sup> الزرقا، مصطفى أحمد. مرجع سابق. ص. 78.

<sup>270</sup> سرحان، عدنان. مرجع سابق (226) ص. 31-30.

<sup>271</sup> تنص المادة 288 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أن: "من أحدث ضرراً وهو في حالة دفاع شرعي عن نفسه أو عرضه أو ماله أو عن نفس الغير أو عرضه أو ماله كان غير مسؤول عن ذلك الضرر على ألا يجاوز قدر الضرورة والا أصبح ملزماً بالضمان بقدر ما جاوزه." والمادة 289: "1 - يضاف الفعل إلى الفاعل لا الأمر ما لم يكن الفاعل مجبراً على أن الإيجاب المعتبر في التصرفات الفعلية هو الإكراه الملجئ وحده. 2 - ومع ذلك لا يكون الموظف العام مسؤولاً عن عمله الذي أضر بالغير إذا قام به تنفيذاً لأمر صدر إليه من رئيسه متى كانت اطاعة هذا الأمر واجبة عليه أو كان يعتقد أنها واجبة وأقام الدليل على اعتقاده بمشروعية العمل الذي وقع وكان اعتقاده مبنياً على أسباب معقولة وأنه راعى في عمله جانب الحيطة والحذر."

<sup>272</sup> الزرقا، مصطفى أحمد. مرجع سابق. ص. 83.

وفي المقابل، فإن مفهوم الخطأ -كأساس تقوم عليه المسؤولية التقصيرية- لا يقتصر فقط على ذلك العنصر المادي المتمثل في التعدي، بل يشمل أيضاً العنصر الشخصي المتمثل في عنصر التمييز والإدراك الذي يعد جوهر النظرية الشخصية<sup>273</sup>، غير أن فكرة الخطأ سرعان ما تقلص مفهومها القانوني نتيجة لجملة المؤثرات والتحويلات التي طرأت مع بدايات القرن التاسع عشر، والتي ألفت بظلالها على المداولات والنقاشات الفقهية القانونية حول ما يستجد من قضايا، والذي أفضى بدوره إلى مزيد من المفاهيم القانونية المستجدة التي تُثري الفكر القانوني فيما يتعلق بالنظريات القانونية وتحديداً ما يتعلق منها بنظرية المسؤولية التقصيرية، حيث نادى جانب من الفقه بضرورة الأخذ بالعنصر المادي للخطأ دون العنصر الشخصي<sup>274</sup>، بما أدى إلى أن اندماج أساس النظرية الشخصية بالنظرية الموضوعية لا العكس ذلك أن مفهوم الإضرار يختلف اختلافاً كلياً عن مفهوم الخطأ بشكل لا يقبل ان يقوم مدلول أحدهما عوضاً عن مدلول الآخر البتة.

وبناءً عليه فإنه من المهم فهم التفرقة القانونية بين كلا المفهومين لما تُرتبه تلك التفرقة من اختلاف الأحكام والآثار لكل من مفهومي الإضرار والخطأ كأساسين متغايرين لقيام المسؤولية التقصيرية، ولا يُعْتَدَرُ عن عدم تقرير تلك التفرقة كونُ أن الخلط الواقع في دلالة هذين المفهومين لم يجاوزْ حدود لفظهما إلى الأحكام الموضوعية الخاصة بكل واحد منهما، إذ أن سلامة الأحكام تأصيلاً وتعليلاً منوطة بالتطبيق الصحيح للنصوص القانونية ذات العلاقة، والدليل على أن الخلط الذي وقع بين دلالة المفهومين غير مقصود هو أنه لا يوجد حكم قضائي يقضي بعدم مسؤولية عديم التمييز بسبب عدم نسبة الخطأ إليه<sup>275</sup>.

إن الغاية المرجوة من تفصيل الأسس المختلفة التي تقوم عليها المسؤولية التقصيرية هي البحث في مدى ملائمة تلك الأسس لتطبيقها على أحكام مسؤولية سائق المركبات المستقلة التي هي

<sup>273</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 769.  
<sup>274</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. المرجع سابق. ص. 766.  
<sup>275</sup>سرحان، عدنان. مرجع سابق (226) ص. 26.

محور بحث هذه الأطروحة. والتزامًا بحدود النطاق المكاني لهذه الأطروحة المتعلق بالقواعد القانونية الخاصة بالمسؤولية التقصيرية في القانون الإماراتي القائمة على مفهوم الإضرار، إذ يغدو من الأهمية بمكان تناول ركن الإضرار فيها على نحو مفصل يستظهر أبرز الاشكالات القانونية التي تثار بصدهه باعتباره أفضل تلك الأسس -من وجهة نظر الباحثة- لقيام المسؤولية التقصيرية عليه.

وقياسًا على الأصل وبالتطبيق المباشر لمنطوق المادة 282، فإن تعدي سائق المركبة المستقلة المتمثل بقيامه بأي فعلٍ غير مشروع أو الامتناع غير المشروع عن عمل ما بما يشكل مجاوزة لحدود التزاماته كسائق للمركبة يوجب قيام مسؤوليته بضمان الضرر الناتج عن تلك الأفعال والذي لحق بالغير أو بممتلكاتهم، حتى لو كان ذلك السائق غير مميز.

إلا أن الاستناد إلى المسؤولية الشخصية المؤسسة على ركن الإضرار يثير عدة إشكالات مهمة في هذا الصدد ذلك أن مقتضى الأخذ باشتراط عدم مشروعية الفعل على إطلاقها لقيام وصف التعدي في ذلك الفعل يستلزم تمييز وتحديد دور السائق في المركبة المستقلة من خلال الرجوع إلى معيار درجة استقلالية تلك المركبة، حيث لا تتطلب المركبات المستقلة التي تتمتع باستقلالية كاملة من السائق إجراء أي تدخل أو إتيان أي فعل وهو ما ينفي تصور حدوث ذلك الفعل غير المشروع من قبيل ابتداءً في حال وقوع الحادث ونشوء الضرر، لأن السائق في مثل هذه المركبات لا يملك أية سلطة تُحوّله القيام بأي فعل يؤثر في توجيه تلك المركبة، أو تولّي زمام القيادة فيها بما لا يتصور معه وجود التزامات مفروضة على سائق المركبة يترتب على مخالفتها ما يستوجب مؤاخذته عند مخالفته لأحكامها. أما فيما يخص مسؤولية سائق المركبات التي تتمتع باستقلالية جزئية التي يتبادل فيها السائق مع النظام التشغيلي فيها مهمة قيادة تلك المركبة<sup>276</sup>، حيث يتعين في مثل هذه الأحوال

<sup>276</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P.11

تحديد زمان وقوع الحادث فإن كان زمن وقوع الحادث في أثناء الوضعية التقليدية التي يتولى فيها السائق زمام قيادة المركبة المستقلة، فإن أساس مسؤوليته الإضرار بالمباشرة دون اشتراط قيد التعدي كما في المركبات التقليدية، وذلك من أجل مصلحة المضرور في جبر الضرر الذي لحقه، وتشديدًا على سائقي المركبات أثناء وضعية التشغيل اليدوي لأخذ جانب الحيطة والحذر بمزيد من الانتباه لحركة المركبة.

وأما فيما يخص المركبات المستقلة ذات الاستقلالية الجزئية أثناء وضعية التشغيل الذاتي - واستنادًا إلى فكرة الإضرار القائم على فعل السائق الشخصي- فإنه لا يمكن القول إن مسؤولية السائق تقوم بالمباشرة عن الضرر الذي أحدثته المركبة عند اصطدامها أثناء تلك الوضعية. وذلك قياسًا على حالة المركبة التي تتمتع باستقلال كلي في القيادة لعدم تصور صدور أي نشاط من قبل السائق يساهم في قيادة تلك المركبة أو توجيهها<sup>277</sup>. ولأن هناك التزامًا على مشغل المركبة المستقلة بالانتباه للرسائل التحذيرية التي ترسلها له فإن عدم انتباهه وامتناله لتلك الرسائل التحذيرية التي تتطلب ضرورة التحول إلى النظام التقليدي في القيادة وتولي ذلك السائق زمام قيادتها قد يجعله تحت طائلة المسؤولية القانونية باعتباره مشاركًا لنظام المركبة -نتيجة إهماله- في إحداث الضرر. لذلك تستند مسؤولية السائق في هذه الحالة على أساس الإضرار بالتسبب والذي يتطلب من جانب المضرور إثبات تعدي السائق أو تعمده في أحداث النتيجة الضارة أو قيامه بذلك على صورة الفعل المفضي إلى ضرر، باعتبار وجود واسطة تفصل بين فعله وبين إحداث النتيجة الضارة على المعنى المقصود من التسبب قانونًا.

غير أن ثمة إشكالًا قانونيًا آخر يثور في حالة المركبات التي تتمتع باستقلالية جزئية يتعلق بصعوبة تحديد الطرف المسؤول عن الحادث أثناء تناوب السائق البشري ونظام المركبة المستقلة

<sup>277</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P.12

بشكل جزئي في قيادتها<sup>278</sup>، حيث تكمن دقة وخطورة هذا الأمر في صعوبة تحديد السبب المباشر والحقيقي الذي أحدث تلك الأضرار أثناء تلك التوبة، فإن من شأن هذا التناوب في مهام القيادة أن يدفع السائقين البشريين إلى الاعتماد على نظام المركبة والإهمال في اتخاذ جانب الحيطة والحذر الكافيين لتلافي أخطار الطريق<sup>279</sup>. فضلاً عما تخلفه تلك التوبة من إشكاليات تتعلق بالتبعية المالية لعبء الإثبات، والتي سترتب على كاهل المتضررين تكاليف باهظة من حيث الجهد المبذول لتحقيقها ومقدار المبالغ المالية الواجب أدائها إلى ذوي الاختصاص والخبرة في سبيل حصولهم على التعويض الذي يجبر الضرر الذي لحق بهم.

حيث تبرز في هذه الحالة أهمية الرجوع إلى بيانات رحلات المركبات المستقلة ودورها في كشف السبب المؤثر في حصول الحادث. وقد تنبعت التشريعات التي نظمت أحكام المسؤولية الخاصة بهذه المركبات -كالقانون الألماني- إلى مدى أهمية تخزين بيانات المركبة، كبيانات الأقمار الصناعية المستخدمة في تحديد المواقع وبيانات الوقت الذي يتم فيه تحويل وضعية القيادة في المركبة من حالة التشغيل التلقائي إلى الحالة التقليدية التي يتولاها سائق المركبة. مع التشديد على أهمية تخزين البيانات التي ينبه نظام المركبة بواسطتها السائق إلى ضرورة توليه زمام السيطرة عليها<sup>280</sup>، كما حدد القانون الألماني المعدل لسنة 2017 مُدداً زمنياً تتقدم فيها صلاحية هذه البيانات من أجل المطالبات القضائية<sup>281</sup>.

كما يضاف إلى جانب الإشكاليات التي يثيرها توافر ركن الإضرار في قيام المسؤولية -في حدود نطاق مسؤولية السائق الشخصية- إشكالية قيام مسؤولية غير المميز عن الأضرار التي يتسبب فيها بما لا يتوافق مع إحدى أهم الفوائد المرجوة من تشغيل المركبات المستقلة، والتي تتمثل في

<sup>278</sup>Bryant Walker, S. *supra* note (6) P.12

<sup>279</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P.12

<sup>280</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.145

<sup>281</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Ibid.* P.145

إتاحة استخدام تلك المركبات للأشخاص غير المؤهلين لقيادة المركبات التقليدية كذوي الاحتياجات الخاصة والقاصرين، بما يحول دون اتساع رقعة النشاط الصناعي والتجاري القائم على هذا القطاع<sup>282</sup>. حيث تَمَسُّ الحاجة إلى تحقيق التوازن المرن بين المصالح المتعارضة بين إتاحة استخدامها إلى تلك الفئات بما يوسع رقعة النشاط التجاري لتلك المركبات، وبين الضرورات القانونية في فرض الحماية القانونية الكافية لتلافي الأضرار الناشئة عنها مقرونة بمصالح المتضررين من تشغيل تلك المركبات على الطرقات بما يَسْتَحْتُ الجهات القانونية والفقهية إلى العمل على تحديد الكيفية العملية التي يتحقق معها هذا التوازن الحيوي.

فعلى الرغم من أن الاستناد إلى الأسس القانونية الأخرى بخلاف الإضرار في قيام المسؤولية القانونية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة كالخطأ المفترض، ونظرية تحمل التبعة قد يعتبر حلاً لإشكالية قيام مسؤولية غير المميز عن الأضرار التي يتسبب فيها أثناء استعماله لتلك المركبات، إلا أن جوهر هذه الأسس -والتي ستلقى تبعة المسؤولية بصورة دائمة على عاتق سائق المركبة لمجرد استخدامه لها- تثير مزيداً من الإشكاليات القانونية عند تطبيقها إذ أنه وعلى الرغم من كون أن هاتين النظريتين سَتُتِحَانِ للضرور الحصول على التعويض بصورة مُيسَّرَةٍ ودون تحمله عبء الإثبات فيها، إضافة إلى عدم تحمل الصغير غير المميز لتبعات تلك المسؤولية نظراً لكونه غير مدركٍ لتصرفاته، غير أن الاستناد عليهما من شأنه أن يعيق انتشار هذه المركبات نظراً لَتَحَوُّفِ مستخدميها من تبعات المسؤولية المفترضة التي قد تقع على عاتقهم من جراء استخدامها ضمناً للأضرار الناشئة عن تلك المركبات، كما أن فحوى نظريتي المسؤولية المفترضة وتحمل التبعة تتعارضان -من ناحية أخرى- مع الأهمية المرجوة من وراء تشغيل المركبات المستقلة على صعيد أمن الطرقات والمتمثلة بتقليل نسبة الحوادث المرورية بسبب الأخطاء البشرية، إذ لا

<sup>282</sup>DeArman, A. *Supra* note (37) P.990

تعتبر هذه المركبات من قبيل الآلات الخطرة التي تستوجب عناية خاصة بها بما يقتضي بالنتيجة تطبيق مبدأ تحمل التبعية عنها استناداً الى واجب الحراسة<sup>283</sup>.

ولأن هذه الأطروحة تعنى بإيجاد الحلول المناسبة التي تخلق التوازن المرن بين مصالح جميع الأطراف من المتضررين أو المستخدمين لتلك المركبات ومصنعيها على حد سواء. وفي حالة المستخدم غير المميز، فإن الحل الذي يمكن طرحه هو قصر استخدامها لهم على المركبات ذات الاستقلالية الكلية دون الجزئية منها، نظراً لما تتطلب المركبات ذات الاستقلالية الجزئية في أحوال معينة إسناد مهام السيطرة إلى سائقيها مع اعتبار أهليتهم وإدراكهم، على خلاف المركبات ذات الاستقلالية الكلية التي لا دور فيها للراكب في عملية القيادة بما لا يتصور معها تحقق مسؤوليته عن الأضرار التي تنشأ عن تلك المركبات.

لذا فإن تأسيس قيام المسؤولية على مفهوم الإضرار بنوعيه، المباشرة والتسبب يعتبر -من وجهة نظر الباحثة- الأساس الأمثل لتطبيق أحكامه على مسؤولية سائق المركبات المستقلة بحيث تقوم مسؤولية مشغل المركبات المستقلة على أساس الإضرار بصورة المباشرة في حالة المركبات المستقلة ذات الاستقلالية الجزئية أثناء وضعية التشغيل التقليدي، في حين تؤسس تلك المسؤولية على أساس الإضرار بالتسبب في حالة قيادة المركبات المستقلة ذات الاستقلالية الجزئية أثناء وضعية التشغيل الآلي آخذين بعين الاعتبار عدم إمكانية تصور قيام مسؤولية سائق تلك المركبات في حالة قيادة المركبات ذات الاستقلالية الكاملة.

غير أن تطبيق هذا الأساس على التفصيل السابق لا ينافي ظهور بعض الإشكاليات القانونية التي تترتب على تطبيقه، وذلك فيما يتصل بشرط عدم مشروعية الفعل الذي ينتج عنه الضرر، إذ

<sup>283</sup> Alfred, R., Cowger, JR. *Supra* note (65) P.9

أنه ليس من الضروري اعتبار كل تصرف يصدر عن سائق المركبة المستقلة أثناء قيادتها التي أحدثت الضرر سبباً في إحداث الضرر أو اعتبار كون فعله غير مشروع من حيث الأصل.

لذلك إن تذييل وترسيخ القواعد القانونية المنظمة لأحكام المسؤولية التقصيرية القائمة، من شأنه توفير البيئة القانونية الداعمة لازدهار القطاع الصناعي وما يترتب عليه من انتشار صناعة هذه المركبات حيث يتأتى ذلك من خلال إقرار المشرع لبعض الأحكام الاستثنائية على القواعد القانونية العامة في المسؤولية فيما يخص مسؤولية سائق المركبات المستقلة، ومن جملة ذلك أيضاً إتاحة استخدام المركبات ذات الاستقلالية الكاملة أمام الفئات الخاصة من ذوي الاحتياجات والقاصرين والذي لا يخفى أثره في زيادة الإقبال على استخدام هذه المركبات بما يدفع عجلة الاقتصاد قُدماً نحو الازدهار والاستقرار دون التفريط بأحقية المتضرر من هذا الاستخدام، باقتضاء حقه في التعويض في مواجهة المتسبب بهذا الضرر من تلك الفئات.

### الفرع الثاني: ركن الضرر في مسؤولية سائق المركبات المستقلة عن فعله الشخصي

لا يكفي لتحقق مسؤولية مُحدثِ الضرر عدم مشروعية الفعل الصادر عنه فقط، بل لا بُدَّ من تحقق هذا الضرر<sup>284</sup> إذ أن مجرد تحقق الخطر دون وقوع الضرر فعلاً لا يعتبر سبباً موجباً لقيام المسؤولية المدنية بحق سائق المركبة، كما لو حاول سائق المركبة دهس أحد المارة غير أنه لم يُفْلِح في تحقيق ذلك بما يترتب عنه عدم مسؤوليته المدنية لعدم تحقق الضرر<sup>285</sup>.

وقد عرّف بعض فقهاء القانون الضرر بأنه: "المساس بحق من حقوق الإنسان أو بمصلحة من مصالحه المشروعة"<sup>286</sup>، لذلك إن مدلول الضرر -وفقاً لهذا التعريف- لا يقتصر على الأذى أو

<sup>284</sup>وهذان، رضا متولي (2014). الوجيز في المسؤولية المدنية، ص.158، الطبعة الأولى، المنصورة: دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع.

<sup>285</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.552.

<sup>286</sup>الجبوري، ياسين محمد. المرجع السابق(220) . ص.553.



الخسارة التي لحقت بالمضرور في ماله أو نفسه، وإنما يمتد ليشمل ما فات المضرور من كسب بسبب الفعل الضار الذي صدر عن مُخْدِثِهِ<sup>287</sup> حيث يشتمل نطاق التعويض على الضرر المادي والأدبي بالإضافة إلى الضرر الجسدي، أما الضرر الأدبي (المعنوي) الذي يستلزم التعويض فهو الضرر الذي يصيب الشخص في عواطفه، وشرفه، وكرامته<sup>288</sup>، في حين أن الضرر الجسدي الناتج عن الاعتداء على حرمة الجسد وسلامته بالموت أو الجرح أو الضرب<sup>289</sup>.

كما أنه يشترط في الضرر المادي أن يكون محققاً أي ثابتاً على وجه اليقين<sup>290</sup>، وأن يصيب هذا الضرر مصلحة مالية مشروعة<sup>291</sup>، كما يشترط فيه أيضاً أن يكون مباشراً بكونه ناشئاً عن الفعل الضار على اعتبار أن وقوع ذلك الفعل شرطاً لازماً لحدوث الضرر<sup>292</sup>، مما يترتب عليه عدم استحقاق التعويض عن الضرر غير المباشر الذي لم ينشأ كنتيجة طبيعية للفعل غير المشروع<sup>293</sup>.

أما فيما يتعلق بصور وقوع الضرر الناشئ عن حوادث المركبات المستقلة، فإنها لا تختلف في ماهيتها العامة أو في طريقة حدوثها عن صورة الأضرار التي تلحق بالأفراد والممتلكات والتي يترتب على تحقُّقها الحكم بالتعويض حيث يقع عبء إثبات الضرر فيها على المضرور باعتبارها واقعة مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات<sup>294</sup>، ومما لا شك فيه أن اثبات الضرر الناشئ عن المركبات المستقلة من شأنه أن يُحْمَلَ كاهل المتضررين بتكاليف باهظة من حيث الجهد المبذول في اثبات تلك الأضرار، بما يرتبه هذا من عبءٍ إضافيٍّ ينوء به كاهل المتضرر المَكْمُولِ لفهم أسرار هذه التقنية المتطورة حتى يكون في إمكانه وصف واقع الحال بشكل وافٍ ودقيق<sup>295</sup>، فضلاً عن

<sup>287</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. 855.

<sup>288</sup>تنص المادة 293 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على: "يتناول حق الضمان الضرر الأدبي ويعتبر من الضرر الأدبي التعدي على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته أو في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي .....". انظر

لطفاً أيضاً السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 864.

<sup>289</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. المرجع سابق. ص. 864.

<sup>290</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 855.

<sup>291</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص. 158.

<sup>292</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق (220). ص. 560.

<sup>293</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق (220). ص. 561.

<sup>294</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 855.

<sup>295</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.194-195

مقدار التكاليف المادية الباهظة الواجب أدائها إلى ذوي الاختصاص والخبرة -في سبيل الحصول على التعويض الذي يجبر الضرر- للحصول على البيانات المتعلقة بالمركبة وقت وقوع الحادث<sup>296</sup>، بل إن ضرورة إثبات هذا الركن -وعلى ضوء العقبات السابقة التي تواجه المضرور في اثبات الضرر- ترتب إشكالية قانونية أخرى تتمثل في سهولة تخلص السائق من تبعه المسؤولية دون عناء أو مكابدة ادعاء، بتقديمه البيّنة التي تثبت أن المركبة لم تكن في وضعية القيادة التقليدية التي تتطلب منه فرض سيطرته عليها والذي بدوره يحرم المتضرر من جبر الضرر الذي لحق به من جراء الحادث.

### الفرع الثالث: ركن علاقة السببية في مسؤولية سائق المركبات المستقلة

تعتبر العلاقة السببية الركن الثالث من أركان المسؤولية التقصيرية وفق النظرية القانونية العامة للمسؤولية عن الفعل الضار، إذ لا بُدُّ أن يكون الضرر ناشئاً عن فعل غير مشروع متصلاً ومرتباً به ارتباطاً بالنتيجة بالسبب<sup>297</sup>، حيث يقتضي ذلك لزماً عدم قيام المسؤولية القانونية في الأحوال التي يكون نشوء الضرر فيها نتيجة لسبب أجنبي وذلك لانعدام ركن السببية في مثل تلك الأحوال<sup>298</sup>.

كما تعتبر مسألة إثبات الرابطة السببية بين الفعل غير المشروع والضرر من أكثر المسائل الشائكة في ميدان المسؤولية القانونية ذلك أن تحديد ثبوت تلك الرابطة لا يقتصر على وقوع التزام بين حدوث الضرر وفعل الإضرار، بل لا بد من أن يكون للإضرار دورٌ مؤثّرٌ وفاعلٌ في حدوث ذلك الضرر<sup>299</sup>، حيث تعتبر إشكالية تسلسل الأضرار من أبرز المعضلات القانونية التي تواجه مسألة اثبات الرابطة السببية والتي تتمثل في تعدد سلسلة النتائج الضارة التي تتولد عن سببٍ واحدٍ

<sup>296</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (294) P.52

<sup>297</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.851  
<sup>298</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص.903  
<sup>299</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.522

بما يترتب عليه إشكالية تحديد الأضرار التي يسأل عنها مُحدثُ السبب من جملة تلك النتائج<sup>300</sup>، فضلاً عن إشكالية تعدد الاسباب -بحد ذاتها- والتي لا تقل أهمية عن سابقتها إن لم تُفَقَّها في جانب الأهمية، حيث إنَّ تَظَاوُرَ مجموعة من الأسباب في إحداثِ ضررٍ واحدٍ يجعل من الصعوبة بمكانِ تحديد السبب الحقيقي المؤثر في إحداثِ الضرر من بين تلك الاسباب<sup>301</sup>.

وقد تبني جانب من الفقه القانوني عدة نظريات لحل إشكالية تعدد الأسباب وصولاً إلى اثبات العلاقة السببية في سياق تحديد المسؤولية المدنية عن الإضرار، حيث كان من أبرز تلك النظريات نظرية تعادل الأسباب، ونظرية السبب الأقرب، ونظرية السبب الفعال<sup>302</sup>.

إذ يرى أنصار نظرية تعادل الأسباب وجوب اعتبار جميع الأسباب التي ساهمت في إحداث الضرر على مكانةٍ سويةٍ من حيث تأثيرها في إحداثِ الضرر إذ لا فرق -بمقتضى هذه النظرية- بين السبب المباشر وغير المباشر، فتعتبر جميع هذه الأسباب متكافئة في إحداثِ الضرر<sup>303</sup>. في حين يرى أنصار نظرية السبب الأقرب عدم قيام مسؤولية الشخص عن نتيجة ما من سلسلة النتائج المتعددة التي ساهمت في إحداثِ الضرر إلا إذا كانت تلك النتيجة متصلةً بشكلٍ مباشرٍ بفعله بما يقتضي لزماً وجود اتصالٍ ماديٍّ بين الفعل والنتيجة<sup>304</sup>، غير أن مقتضى الأخذ بهذه النظرية يتيح اعتبار أسباب معينة وإهمال أسباب أخرى بصورة انتقائية على الرغم مما تتصف به الأسباب المهملة من فاعليتها في تحققِ الضرر بواسطتها<sup>305</sup>.

---

<sup>300</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص. 497.  
<sup>301</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص. 197.  
<sup>302</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220). ص. 582.  
<sup>303</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد (952). الوسيط في شرح القانون المدني الجديد: نظرية الالتزام بوجه عام، ص. 905، الطبعة الأولى، بيروت: دار إحياء التراث العربي.  
<sup>304</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220). ص. 584.  
<sup>305</sup>الجبوري، ياسين محمد. المرجع سابق(220). ص. 584.

مما أدى ذلك إلى ظهور نظرية السبب الفعال التي زاحمت هاتين النظريتين في الميدان الفقهي القانوني، حيث تعدت هذه النظرية بالسبب المنتج للضرر دون سواه، إذ لا يعتبر السبب منتجاً -وفقاً لهذه النظرية- إلا إذا كان نتيجة طبيعية لا عرضية لفعل الإضرار<sup>306</sup>، وقد حظيت نظرية السبب الفعال بنطاق واسع من القبول على صعيد الفقه والقضاء<sup>307</sup>، مما حدا بالمشروع الإماراتي إلى الأخذ بها<sup>308</sup> وتجسد ذلك من خلال نص المادة 283 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي والتي نصت على أن: "1- يكون الإضرار بالمباشرة أو التسبب. 2- فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له، وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو العمد أو أن يكون الفعل مفضياً إلى ضرر" مقروءاً ومقروئاً بدلالة نص المادة 284 من القانون المذكور والتي نصت على أنه: "إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر".

كما يعتبر ركن السببية-على وجه التحديد- أكثر الأسباب تأثيراً في تخلف قيام مسؤولية سائق المركبات المستقلة عن فعله الشخصي، إذ أن من شأن القرارات المستقلة التي يصدرها النظام التشغيلي للمركبة أن تجعل أمر إثبات الرابطة السببية أمراً شائكاً، وخاصة إبان تحديد وتقييم الأسباب التي نشأ عنها ذلك الضرر، والذي بدوره يشكل عبئاً جديداً يقع على عاتق المضرور عند مطالبته بالتعويض نظراً للصعوبة التي تتميز بها مسألة إثبات هذه الرابطة في الواقع العملي<sup>309</sup>.

كما أن فهم عملية الترابط السببي التي تنشأ من جراء حوادث المركبات المستقلة يقتضي منا -في هذا السياق- النظر في آلية عمل المركبات المستقلة ذلك أن ثمة مجموعة من الأجهزة المستخدمة داخل تلك المركبات التي تعمل بشكل متظافر ومتناغم وفق نسق برمجي بالغ التعقيد بتأديتها وظائف متعددة، تساعد تلك المركبات في أداء كثير من المهام، مثل الكشف عن البيئة

<sup>306</sup>نجيدة، علي مرجع سابق. ص.500.

<sup>307</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص.500.

<sup>308</sup>نجيدة، علي. المرجع سابق. ص.500.

المحيطة، ورصد المركبات الأخرى، وتلقى كامل المعلومات عن ظروف المرور والحالة الجوية التي ستسير فيها<sup>310</sup>، بما يجعلها قادرة على التفاعل مع الطرقات وإصدار قرارات مستقلة آمنة أثناء سير رحلاتها، حيث تعد تقنية التعلم الذاتي أبرز مظاهر استقلالية تلك المركبات في اتخاذ القرارات والتي تساعدها في تطوير مهارتها في التعلم المستندة إلى التجارب والأحداث التي تعترضها أثناء القيادة، بما يمكّنها من اتخاذ قرارات تتمتع باستقلالية عالية عبر استخدامها للخوارزميات الرياضية ويزودها بالخيارات الفضلى تجاه حالة معينة، وخاصة في الأحوال التي يكون وقوع الحادث فيها وشيكاً، حيث أنها تقوم بجميع تلك الأعمال بمعزل عن سائقها ومبرمجها<sup>311</sup>. فلا يخفى أن وجود مثل هذه المزايا في تلك المركبات من شأنه ان يضعف الرابطة السببية بين فعل السائق والضرر المتحقق عن حادث الاصطدام<sup>312</sup>، مما لا يمكن القول معه -والحالة هذه- بأن السائق قد أهمل أو أخطأ في قيادته لتلك المركبة التي تسببت بأضرار للأخرين، وهو ما يؤدي الى عدم قيام المسؤولية تجاهه تبعاً لذلك، ومما لا شك فيه أن يكون تجلّي هذه النتائج أكثر وضوحاً في حالة المركبات ذات الاستقلالية الكاملة أو أثناء وضعية التشغيل الآلي في المركبات ذات الاستقلالية الجزئية.

كما أن ثمة حالات محتملة أخرى لانقطاع علاقة السببية بين فعل السائق والضرر المتحقق عن المركبات المستقلة، إذ أن من المتصوّر وقوع الحادث فعلاً بسبب أجنبي لا يد للسائق أو نظام المركبة فيه، كحدوث حالة اختراق لنظام المركبة من قبل طرف ثالث تمكّنه من السيطرة على النظام التشغيلي في المركبة وتؤدي بالنتيجة الى وقوع الحادث<sup>313</sup>، مما يقتضي التساؤل هنا عن إمكانية دفع السائق لتبعة المسؤولية القانونية عنه باستناده إلى السبب الأجنبي على ضوء قواعد المسؤولية

<sup>310</sup>Alfred, R., Cowger, JR. *Supra* note (65) P.2

<sup>311</sup>Alfred, R., Cowger, JR. *Supra* note (65) P.3

<sup>312</sup>Mark, A. Geistfeld. *Supra* note (31) P.1629

<sup>313</sup>Colin, P.A. Jones. *Supra* note (130) P.458

القانونية ذات الصلة في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، فقد نصت المادة 287 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه:

"إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية، أو حادث فجائي، أو قوة قاهرة، أو فعل الغير، أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك".

حيث يستطيع سائق المركبات المستقلة -إنفاذاً لمقتضى النص المذكور- دَرءَ تبعه مطالبته بالتعويض من خلال اللجوء إلى دفعها بوقوع السبب الأجنبي، إذ يتعدّر في مثل هذه الحالة تحميل السائق تبعه المسؤولية عن الضرر الناجم عن المركبة في الأحوال التي يتم فيها اختراق الأنظمة التشغيلية التي تتولى زمام القيادة فيها، غير أن اثبات السائق مثل هذا الدفع سَيَبْقِي المضرور بلا تعويض فضلاً عن تحمله نفقات مطالباته باعتباره الطرف الخاسر في الدعوى، خاصة إذا لم يستطع المضرور الرجوع على الطرف الذي اخترق النظام أو معرفته<sup>314</sup>.

يضاف إلى ما سبق من صور إشكاليات انقطاع علاقة السببية، الأحوال التي تتباين فيها الوقائع المحيطة بحوادث المركبات المستقلة إذ أن من المُتَّصَرِّ تفاقم إشكالية انقطاع علاقة السببية بسبب خطأ صادر عن المضرور ذاته كأن يقع الحادث بين مركبة مستقلة ومركبة أخرى ذات قيادة تقليدية أو دراجة هوائية مثلاً، وهذا ما تَمَثَّلَ واقعاً بوقوع حادثٍ مركبةٍ مستقلة بالقيادة تملكها شركة جوجل مع حافلة تقليدية يقودها سائق بشري، حيث تسببت عدم قدرة كِلِّ من نظام المركبة والسائق البشري على التواصل فيما بينهما لتحديد ما يتوجب على كليهما فعله أثناء القيادة في وقوع الحادث المذكور، والذي بدوره قد مَكَّنَ شركة جوجل من توظيف هذا الظرف لصالحها من خلال إثبات أن مركباتها المستقلة لم تخطئ في القيادة مستعينة بالصور والمقاطع المرئية الملتقطة من قبل أجهزة

<sup>314</sup> يعرض الفصل التالي تكييفاً لهذه الحالة باعتبارها عيباً في المركبة من أجل ضمان تعويض المتضرر في مواجهة مُنتِج المركبة.

الاستشعار الموجودة في المركبة، مما يُحصَنُ تلك المركبة من تبعة المسؤولية لانتفاء الخطأ الصادر عنها بما يتعذر -في غالب الأحوال- على الطرف الآخر إثبات خلافه لعدم تماثل الإمكانيات الفنية والتقنية بين المركبتين<sup>315</sup>.

فمما لا شكَّ فيه، أن وجود المركبات المستقلة والتقليدية على ذات المسارات المرورية في آنٍ واحدٍ من شأنه أن يزيد من نسبة الحوادث وخطورتها، والتي تقع نتيجة استخدامهما لذات المسارات، مع انعدام القدرة على التواصل فيما بينهما لتحديد ما تضطلع به كلُّ منهما قبَل الأخرى من واجبات مرورية محتملة يُملِيها عليهما واقع الحال تلافياً من وقوع الحوادث<sup>316</sup>، حيث ترى الباحثة أن السبيل الأمثل لتلافي هذه الاشكالية يكْمُنُ في تحديد مسارات مرورية مخصصة لسير المركبات المستقلة لا تشترك فيها تلك المركبات، خاصة في بدايات تشغيلها ريثما يتمُّ تزويدها بتقنيات التواصل على الطرقات العامة التي تسير عليها جميع أنواع المركبات.

وأخيراً فإن من الحالات التي يُمكن تصوُّرها كمثال لانقطاع علاقة السببية بين فعل السائق والضرر المتحقق، هي خطأ الجهة المَعْنِيَّة بتجهيز البنية التحتية للطرقات التي تسير فيها المركبات المستقلة<sup>317</sup> حيث إن هذه المركبات المستقلة تحتاج إلى بِنْيَةٍ تحتية مُجهَّزة بشكل يضمن تسهيل حركتها ويحقق مرورها الآمنَ فيها، إذ يتوجب على هذه الجهات أن تكون مسؤولة عن صيانة وتحسين الهياكل الأساسية للنقل، وتحسين البِنْيَةِ التحتية اللازمة لتمكين المركبات المستقلة من القيادة بشكل آمن وصحيح على الطرقات بحيثُ تشمل شبكة أنظمة لاسلكية تصل كل هذه الطرقات ببعضها، مع ضرورة تصميم الطرق على النحو الذي يتوافق مع التصميم الخوارزمي الرقمي لهذه

<sup>315</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (27) P.180

<sup>316</sup>Surden, H., & Williams, M. *Ibid.* P.174-175

<sup>317</sup>Bryant Walker, S. (October 1, 2016). Automated Driving and Product Liability. *Michigan State Law Review*, 1, P.44. Available at: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2923240](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2923240)

المركبات<sup>318</sup>، بما يُؤلي للجهات الادارية دورًا فعالاً وهامًا في التأثير على مدى إمكانية قيام مسؤولية السائق من عدمها.

وتتجسد مثل هذه الحالات في حالة قيام مركبة مستقلة -على إثر حادث اصطدام وقع لها- بتوثيق كافة وقائع وظروف البيئة المحيطة بها عند وقوع الحادث والتي تُبَيِّنُ بأن الحادث قد وقع بسبب خطأ في تصميم الطريق، وذلك ما يجعل من إحالة المسؤولية عن الحادث حقيقاً بالجهة المعنوية تلك<sup>319</sup>.

وبناءً على ما تقدم، فإن من أبرز العقبات التي تحُول دون قيام مسؤولية السائق عن أضرار حوادث المركبات المستقلة هو انتفاء ركن السببية نتيجة تَعَدُّر تحديد السبب الحقيقي من وراء هذه الحوادث، حيث يرى بعض الفقهاء - تخفيفاً لحدة هذه الإشكالية وتسهيلاً على من يتوَّء بنتيجة تحديد السبب الحقيقي من وراء الحادث- ضرورة وجود سجلِّ رسميِّ لكل مركبة يوثق كافة الإجراءات التي يتم اتخاذها من قبل المركبة أثناء رحلاتها<sup>320</sup>، والذي يُسهِّل بدوره مهمة تعيين السبب الكامن وراء أي ضرر قد يقع<sup>321</sup>، ويتم ذلك من خلال ربط تلك المركبات بأجهزة تَعَقُّبٍ يكون الغرض منها أولاً: تجنب الحوادث المسببة للضرر وثانياً: تقييم سبب الضرر، بينما يجادل آخرون بأن الحل يكْمُن في إبقاء المسؤولية مُلقاةً على عاتق السائق البشري وذلك من خلال برمجة تلك المركبات على نَحْوٍ تتخلى فيه عن سيطرتها مع تنبيه سائقها بضرورة تَوَلِّيهِ زمام القيادة فوراً على إثر احتمال وقوع حادث وشيك لا مفر منه<sup>322</sup>، وحثهم في ذلك أنه لا ينبغي للمركبات المستقلة أن تتخذ أي قرار من

<sup>318</sup>Alfred, R., Cowger, JR. *Supra* note (65) P.48

<sup>319</sup>Mark, A. Chinen. *Supra* note (111) P.347-348

<sup>320</sup>Scott Campbell, G., & John P. Allen, & Aron, B., & Libman, R. *Supra* note (94)

<sup>321</sup>Scott Campbell, G., & John P. Allen, & Aron, B., & Libman, R. *Ibid*

<sup>322</sup>Alfred, R., Cowger, JR. *Supra* note (65) P.31



شأنه أن يهدد حياة الإنسان، إذ أن من الأفضل دائماً أن يكون للسائق البشري القول الفصل في هذا الخصوص<sup>323</sup>.

إلا أن هذه الاقتراحات العملية من شأنها أن تهدم الهدف الأساس الذي قامت من أجله صناعة المركبات المستقلة وهو تقليل نسبة الخطأ البشري في قيادة المركبات إلى أدنى حدٍّ ما أمكن ذلك، كما أن فكرة تسلم السائق البشري لزام القيادة في اللحظات الحرجة عند احتمال وقوع حادث وشيك من شأنه أن يزيد في خطورة الآثار المترتبة على قيادة تلك المركبات بما يتسبب في إلحاق أضرار جسيمة بالغير وممتلكاته وذلك لأن السائق يكون -ساعتئذٍ- في أمس الحاجة إلى رباطة جأشيه مستعيناً بما يتاح له من دقائق معدودات لتدارك الوقوع الوشيك لذلك الحادث والذي يكون صعب المنال في كثير من الأحوال<sup>324</sup>.

ومن جهة أخرى، فإن اقتراح توثيق وقائع الحادث من خلال أجهزة التعقب يُشكّل مساساً بخصوصية للأفراد والتعدي على حرمتها<sup>325</sup>.

أما فيما يتعلق بوقوع حوادث المركبات المستقلة بسبب اختراق نظامها من قبل طرف آخر أو في حال وجود خلل فني في نظام المركبة التشغيلي أفقد تلك المركبة زمام سيطرتها مما أدى إلى التسبب في وقوع حادث الاصطدام وبالرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية واعتبار تلك الأسباب من قبيل السبب الأجنبي الذي يدفع المسؤولية عن عائق سائق المركبة استناداً إلى نص المادة 287 والتي نصت على أنه:

<sup>323</sup> Alfred, R., Cowger, JR. *Ibid.* P.31

<sup>324</sup> Alfred, R., Cowger, JR. *Ibid.* P.31

<sup>325</sup> De Bruin, R. *Supra* note (13) P.500

"إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية، أو حادث فجائي، أو قوة قاهرة، أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك".

فإن تطبيق مقتضى ذلك الحكم -من وجهة نظر الباحثة- سيخلق إشكاليات أخرى تزيد من درجة تعقيد مسائل الإثبات في قضايا المطالبة بالتعويض حيث يصعب على السائق -في تلك الأحوال التي لا يد له في حدوثها البتة- إثبات مسألة اختراق النظام التشغيلي الخاص بالمركبة لما يتطلب ذلك من معرفة تقنية متخصصة، كما أن من شأن ثبوت السبب الأجنبي حرمان العديد من المتضررين من الحصول على التعويض الذي يجبر الضرر الواقع بهم، دون أن تعالج تلك التشريعات وفقاً لتلك القواعد العامة إقرار ضمانات قانونية كافية لرعاية مصالح أولئك المتضررين مما يرتب -من وجهة نظر الباحثة- اللجوء إلى قواعد قانونية كالقواعد القانونية الخاصة بعيوب المنتجات، وذلك من أجل ضمان إدخال أطراف أخرى ضمن دائرة المسؤولية، مما سيساهم في التخفيف من وطأة إشكالية تحديد نطاق المسؤولية وأشخاصها، ليكون مُنتج تلك المركبات مسؤولاً عن عيوب التصنيع والتصميم التي تخص تلك المركبات<sup>326</sup>.

يستخلص مما تقدم، أن السعي لتطبيق قاعدة المسؤولية عن الفعل الشخصي على سائق المركبات المستقلة من خلال التثبت من توافر كافة أركانها وعلى وجه الخصوص ركني الإضرار وعلاقة السببية ليس أمراً يسيراً كما هو الحال في المركبات التقليدية، وذلك بسبب دور السائق في عملية القيادة باعتبار درجة استقلالية المركبات المستقلة، مما حدا بالباحثين إلى اللجوء إلى الأسس أخرى للمسؤولية انطلاقاً من الانتقادات التي وجهت إلى النظرية الشخصية ونظرية تحمل التبعة لتقديم حلول توفيقية مناسبة توازن بين خصائص وأهمية المركبات المستقلة ونظام المسؤولية التي يعالج أحكامها مع التمسك -في الوقت ذاته- بضمان قيام مسؤولية طرف محدد عن الضرر الذي

<sup>326</sup>Mark, A. Geistfeld. *Supra* note (31) P.1623

أصاب المتضرر وحصوله -أي المتضرر- على التعويض المناسب الذي يجبر ضرره، غير أنه سرعان ما تتبدد تلك المساعي بمغول المخاوف التي تجتاح نفوس الأفراد وتغل يد سعيهم نحو استخدام تلك المركبات بسبب التبعات القانونية للمسؤولية المفترضة التي تُلقى على عاتقهم، فضلاً عن أهمية ثبوت ركن السببية وتأثير ذلك على تحقق قيام المسؤولية القانونية في مواجهة مُحدث الضرر والذي يتأتى من خلال بيان دور كلٍ من نظام المركبة والسائق في عملية القيادة التي أدت إلى حدوث الضرر.

وخلاصة القول فيما تقدم، أنه وعلى الرغم من أن إسقاط قواعد المسؤولية عن الفعل الشخصي على الأحكام الخاصة بسائقي المركبات المستقلة ممكناً من الناحية النظرية مع مراعاة عدة أمور، إلا أن تطبيق تلك القواعد بصورتها تلك ودون إيجاد قيود خاصة تتوافق وخصوصية هذه المركبات من شأنه أن يُنقل كاهل المضرور من جهة والسائق من جهة أخرى، خاصة فيما يتعلق بمسائل الإثبات وإشكاليات ثبوت العلاقة السببية بين الفعل والضرر فضلاً عن إشكالية المسؤولية المفترضة التي تقع على عاتق السائق. وعلى الرغم من كل ما سبق فإن الاستناد إلى نظرية الإضرار بصورتيه المباشرة والتسبب -وفي ظل عدم وجود نصوص خاصة بالمسؤولية عن أضرار هذا النوع من المركبات- يعتبر حلاً ناجحاً لبعض إشكاليات هذه المسؤولية وأكثر ملاءمة من غيره من الأسس القانونية.

ومما يُعزِّد صحة ما خلصت إليه الباحثة آنفاً، ما تقرره الضرورة من وجوب البحث في قواعد قانونية أخرى مكملة كقاعدة الإضرار التبعي والتي تجيز مساءلة الشخص عن فعل غيره أو عن الأشياء التي تكون تحت سيطرته، وحيث تعتبر المركبات المستقلة -من الناحية القانونية- من قبيل الأشياء، فإن اللجوء إلى قواعد المسؤولية عن الأشياء في هذه الحالة يؤدي دوراً هاماً في تحقق مسؤولية السائق بشكل يوازن بين جميع المصالح -مع التأكيد على أن القاعدة العامة المتمثلة بالمسؤولية عن الفعل الشخصي (الإضرار الأصيل) هي الأجدر بتطبيق أحكامها على المسؤولية

الخاصة بالمركبات المستقلة- لذلك ينشغل المطلب الثاني في تفصيل قاعدة المسؤولية عن حراسة الأشياء.

### المطلب الثاني: مسؤولية السائق وفقاً لقواعد المسؤولية عن الأشياء

إن الأصل في المسؤولية التقصيرية على أساس الإضرار أن يكون الشخص مسؤولاً فيها عن فعله الشخصي، وهو ما يسمى أيضاً بالإضرار الأصيل<sup>327</sup> إذ يقع على عاتق الشخص المضرور وفقاً لذلك عبء إثبات الفعل الضار إضافة إلى ركني الضرر والسببية. غير أن التطور الصناعي أسهم بشكل ملحوظ في إيجاد العديد من الابتكارات الصناعية المختلفة التي تولد عن استخدامها العديد من الأضرار المستحدثة، والتي يتعذر في كثير من الأحيان إثبات وجوه التقصير أو التعدي في استخدامها، مما حال دون حصول المتضررين على حقهم في التعويض عن هذه الأضرار<sup>328</sup>.

وبناءً على ذلك فقد أصبح الاكتفاء بتقرير مسؤولية الشخص عن فعله فقط وفقاً لقاعدة الإضرار الأصيل قاصراً عن تلبية حاجات المجتمع -في ظل التطور الصناعي المشهود- المتعلقة بضمان تعويض المتضررين وحماية ذواتهم وممتلكاتهم من أضرار الابتكارات الصناعية التي تخرج عن نطاق الأفعال الشخصية المباشرة. فسعت العديد من التشريعات الى تدارك هذا النقص التشريعي فيها من خلال رجوعها إلى أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء تلبية لتلك الحاجة الماسة ورعاية لجانب المتضررين من استخدام تلك الابتكارات<sup>329</sup>.

كما أن قيام المسؤولية عن حراسة الأشياء مؤسس على قاعدة أساسية مؤداها أن مجرد وقوع الضرر بسبب شيء يقع تحت حراسة شخص ما إنما يمثّل قرينة على تقصير وتعدي ذلك

<sup>327</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص.63

<sup>328</sup>السنهوري، عيد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص.766

<sup>329</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص.110

الشخص في واجب حراسته وحفظه لذلك الشيء والحيلولة دون إلحاقه الضرر بالآخرين<sup>330</sup>، حيث لا يمكنه دفع تبعة هذه المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي، وهو ما يُجَلِّي أهمية أحكام هذه المسؤولية في تخفيف عبء الإثبات المُلقى على عاتق المضرور في الأحوال الاعتيادية لضمان حصوله على حقه في التعويض<sup>331</sup>.

وقد أورد المشرع في قانون المعاملات المدنية الإماراتي أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء من خلال نص المادة 316 والتي قررت بأن:

"كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة".

حيث تعتبر أحكام المسؤولية عن الأشياء محط اهتمام الفقه القانوني فيما يتعلق بتحديد الإطار القانوني للمسؤولية عن المركبات المستقلة والتي تعتبر من الأشياء وفق التكييف القانوني المقرر لها حسب نصوص قانون المعاملات المدنية الإماراتي، إذ تُوحى جملة مدلولات النصوص الخاصة بأحكام المسؤولية عن الأشياء -قبل استقرارها بشكل مفصل ودقيق- بإمكانية تطبيقها على أحكام المسؤولية الخاصة بسائقي المركبات المستقلة بحيث يكون سائقها مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عنها باعتباره حارسها بشكل مفترض، غير أن التأمي في دراسة أسس هذه المسؤولية وشروط تطبيق أحكامها يُبيِّن عدم انطباق أحكام تلك المسؤولية مع خصوصية أحكام مسؤولية سائقي المركبات المستقلة من عدة وجوه سوف يتم التعرض إليها تباعاً في ثنايا مادة هذا المطلب.

<sup>330</sup> نزهة، محمد المرسي. مرجع سابق. ص. 357.  
<sup>331</sup> نزهة، محمد المرسي. مرجع سابق. ص. 357.

وعلى هدي ذلك، تقسم موضوعات هذا المطلب إلى فرعين اثنين وفق التقسيم الآتي:

الفرع الأول: الأساس القانوني للمسؤولية عن حراسة الأشياء.

الفرع الثاني: الضوابط القانونية للمسؤولية عن حراسة الأشياء.

### الفرع الأول: الأساس القانوني للمسؤولية عن حراسة الأشياء

يقصد بالأساس القانوني لنظرية المسؤولية: تلك الأسباب التي تَقَرَّرَ من أجلها تَحْمَلُ شخص ما لتبعية المسؤولية القانونية، إذ لا بد ابتداءً -ولغايات تحديد أساس المسؤولية عن الأشياء- من الرجوع الى المصدر التاريخي لنشأة هذه المسؤولية ومراحل تطورها بين أروقة الفقه وميادين القضاء، إذ أن لكل قانون بناءً فلسفيًا خاصًا به يُمَيِّزُهُ عن غيره من القوانين، يرضخ للظروف الاجتماعية والاقتصادية بما يُحقق خدمة المصالح العامة والخاصة على حد سواء<sup>332</sup>. لذا فإنه لا بد من التطرق إلى أساس وتاريخ هذه المسؤولية، وما يستلزمه ذلك من بيان موقف المشرع الإماراتي حول تحديد أساسها القانوني وصولاً إلى استظهار مدى توافق أساس هذه القاعدة مع الإطار القانوني للمسؤولية عن المركبات المستقلة، حيث تقسم موضوعات هذا الفرع ضمن بندين وفقاً للتقسيم الأكاديمي الآتي:

أولاً: الأساس التاريخي لنشأة قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء.

ثانياً: الأساس القانوني للمسؤولية عن حراسة الأشياء وفق أحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي والاجتهادات القضائية.

أولاً: الأساس التاريخي لنشأة قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء.

<sup>332</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص. 85

يعود الفضل في ابتكار القواعد القانونية الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء إلى فقهاء القانون الفرنسي<sup>333</sup>، حيث لم تكن هذه القواعد كما هي عليه الآن منذ نشأتها، بل تطورت عبر مراحل زمنية لتصل إلى صورتها الحالية المقررة ضمن أحكام التشريعات الحديثة بصرف النظر عن أساسها القانوني الذي تأسست عليه خلال مراحل تطورها<sup>334</sup>.

إذ لم تُعنى التشريعات -ومن ضمنها المشرع الفرنسي- في بادئ الأمر بإفراد نص قانوني خاص ينظم أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء<sup>335</sup>، حيث استمر الفقه والقضاء الفرنسي مدة من الزمن في تطبيق القواعد العامة للمسؤولية التي تقضي بوجود إثبات خطأ المسؤول عن إحداث الضرر عن تلك الأشياء كما لو كان مسؤولاً عن فعله الشخصي سواءً بسواء، فلا فرق في مثل هذه الأحوال بين حدوث الضرر بفعله الشخصي المباشر أو بواسطة الشيء الذي يملكه<sup>336</sup>، غير أن اختراع الآلات الحديثة أدى إلى تطور المنظور القانوني لأساس قيام تلك المسؤولية<sup>337</sup>، حيث حملت الثورة الصناعية القائمة آنذاك في جُعبتها كثيرًا من المزايا والمثالب التي نشأت عن استخدام الابتكارات الصناعية، فبقدر ما كانت تلك الابتكارات سببًا في رفاهية الناس غير أنها كانت في الوقت ذاته وبالأعلى من تضرر من جراء استخدامها بسبب ما ألحقته به من أضرار جسيمة في الذات والممتلكات، والذي حدا ببعض فقهاء القانون إلى المطالبة بفرض أحكام قانونية أشدَّ، تُوسِّع من نطاق مسؤولية مستخدمي تلك الصناعات خلًا لقواعد المسؤولية الشخصية القائمة على أساس الخطأ واجب الإثبات والتي تحول في كثير من الأحيان دون تمكين المضرور من إثبات هذا الخطأ<sup>338</sup>.

<sup>333</sup>بدر، أسامة أحمد (2003). فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية، ص. 13، القاهرة: دار النهضة العربية

<sup>334</sup>بدر، أسامة أحمد. مرجع سابق (335). ص. 7-12

<sup>335</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 1078

<sup>336</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 1079

<sup>337</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص. 85

<sup>338</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 1079

وقد ترتب على ذلك توسع الفقه القانوني والاجتهاد القضائي في تفسير النصوص القانونية<sup>339</sup> التي تحكم المسؤولية عن الأشياء ونقل عبء الإثبات عن كاهل المضرور إلى عاتق حارس تلك الأشياء ليصبح أساس هذه المسؤولية هو الخطأ المفترض من جهة من يتوجب عليه حراسة تلك الأشياء<sup>340</sup>.

وقد توالى على هذه النظرية مراحل عدة تطورت فيها مبادئ هذه النظرية وأسس تطبيقها التي أتت نتيجة الانتقادات والسجلات الفقهية حولها حيث تطورت فكرة الخطأ الذي يقبل إثبات عكسه الى تبني النظرية لفكرة الخطأ المفترض الذي لا يقبل إثبات عكسه كما توسّع نطاق تطبيق هذه النظرية ليشمل كل مدلول ينطوي تحت مسمى "شيء" بعد أن كانت مقصورة على بعض الأشياء المنقولة أو الخطرة التي تتطلب عناية خاصة بها<sup>341</sup>.

وقد شملت هذه التطورات ظهور نوع آخر من النظريات الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء، حيث ظهرت في أواخر القرن التاسع عشر آراء فقهية تنتقد فكرة الاستناد إلى النظرية الشخصية التي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ<sup>342</sup>، على حُجّة مؤداها أنه لم يُعدّ ثمة فرق بين التعويض والعقوبة نتيجة التمازج الذي نشأ بين قواعد المسؤولية المدنية والجزائية بسبب اعتمادهما على مدلول قانوني واحد وهو الخطأ دون مراعاة لتباين المقاصد التشريعية لكل منهما إذ أن غاية المقاصد التشريعية من تقرير أحكام المسؤولية المدنية تتمثل في جبر الضرر دون تقويم السلوك بإيقاع العقوبة<sup>343</sup>، حيث يعتقد أنصار هذا الرأي أنه ينبغي تأسيس قواعد المسؤولية المدنية على أساس الفعل الضار بالاعتماد على توافر رابطة السببية المادية بين فعل الشخص والضرر الذي نتج عن فعله، بحيث يغدو الشخص مسؤولاً عن ضمان هذا الضرر باعتباره نتيجة طبيعية للفعل الذي

<sup>339</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 1079.

<sup>340</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 1080.

<sup>341</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 1080.

<sup>342</sup>بدر، أسامة أحمد. مرجع سابق (335). ص. 12.

<sup>343</sup>وهدان، رضا متولي. مرجع سابق. ص. 87.



أحدثه<sup>344</sup>، إذ أن في إقرار هذا الأساس مجازاة لتطورات العصر ومراعاة للظروف الاجتماعية المتغيرة وترسيخاً لأواصر التكافل الاجتماعي بين أفراد المجتمع وبما تُرسيه تلك القواعد من مقتضيات العدالة التي تحكم المصالح المتعارضة لأفراده، إذ أن إقامة شخص ما لمشروع ترتب على عمل الغير فيه أو منه ضرر دون صدور ما يوجب تخطئتهم عليه كان حقيقاً بأن يتحمل ذلك الشخص تبعه تلك الأضرار بكونه منافعاً من مشروعه ذاك إعمالاً لمقتضى القاعدة الفقهية أن العُثم بالغرْم<sup>345</sup>.

وتأسيساً على ما سبق فإنه ينبغي أن يكون أساس المسؤولية عن الأشياء قائماً على نظرية تحمل التبعة لا على الضرر الذي نتج عن خطأ الشخص، حيث تعتبر المسؤولية عن حراسة تلك الأشياء موضوعية لا شخصية<sup>346</sup> بتأسيسها على الضرر لا الخطأ الثابت أو المفترض، حيث يقتضي ذلك تحمل صاحب مشروع ما تبعه المسؤولية التي تنشأ عن عمله في ذلك المشروع بضمان ما قد يلحق الغير من أضرار جراء عمله فيه ودون اعتبار لصدور خطأ من قبل المضرور من عدمه<sup>347</sup>.

وعلى الرغم مما لقيته نظرية تحمل التبعة في فرنسا من رواج في أروقة الفقه وما حظيت به من اهتمام على جانب التشريع وبين يدي القضاء هناك، إلا أن بريق هذا الرواج لم يلبث أن تخبؤ أنواره مع تنامي الانتقادات الفقهية لأسس تلك النظرية حتى من قبل أنصارها أنفسهم، حيث تمحورت جُلُّ تلك الانتقادات حول إغفال هذه النظرية للعنصر الأدبي في المسؤولية المتمثل بتعلق مسؤولية الشخص بوقوع الخطأ منه لا لمجرد وجود علاقة مادية بين فعل ذلك الشخص والضرر الناشئ عنه، الذي لا يعتبر من مقتضيات العدالة في شيء<sup>348</sup>، فترتب على ذلك تضيق نطاق الأخذ بنظرية تحمل التبعة ليشمل أحوالاً معينة فقط دون غيرها، ضمن قوانين خاصة كذلك المتعلقة بتبعات الحرفة

<sup>344</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.507.

<sup>345</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص.88.

<sup>346</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.507.

<sup>347</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص.81.

<sup>348</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص.769.

والصناعة والزراعة والمسؤولية عن مخاطر العمل<sup>349</sup>، ثم ما لبثت تلك التشريعات أن تَبَنَّت مفهوم الخطأ كأساس معتبرٍ للمسؤولية على صعيد التشريع والقضاء<sup>350</sup>.

ثانيًا: الأساس القانوني للمسؤولية عن حراسة الأشياء وفقًا لأحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي والاجتهادات القضائية.

أما فيما يتعلق بموقف المشرع الإماراتي من تحديد أساس المسؤولية عن حراسة الأشياء، فقد بينت الباحثة من قَبْل أن المشرع الإماراتي يقيم -من حيث الأصل- أساس المسؤولية التقصيرية على فعل الإضرار لا على الخطأ سواءً أكان هذا الخطأ واجب الإثبات أم مفترضًا، وأما فيما يتعلق بالمسؤولية عن حراسة الأشياء كالألات والمركبات، فقد أوضحت المذكرة الإيضاحية لقانون المعاملات المدنية الإماراتي أن أساس مسؤوليتها هو الإضرار بالمباشرة<sup>351</sup>. معللة ذلك بكونها آلات ليس لها سلطان على ذواتها إلا بتحريك الغير لها مما يجعل الضرر الناشئ عن استخدامها في ماله إلى حارسها نظرًا لتوليه زمام السيطرة الكاملة عليها<sup>352</sup>.

ألا أن ثمة رأيًا يعند بضرورة مراعاة ما بين تلك الآلات من فروقات فنية لا يصح معها اعتبار الإضرار بالمباشرة أساسًا تقوم عليه المسؤولية عنها جميعًا، دون تمييز فيما بينهما من حيث الوظائف والخصائص<sup>353</sup>، خاصة مع التطور الهائل الذي نشهده في هذا العصر الذي تميز بثورة تقنية غير مسبوقه -حيث تعد المركبات المستقلة أهم مظاهرها- نشأت عنها ابتكارات صناعية مستحدثة تختلف في آلية عملها ووظائفها وخصائصها عما هو معهود في الآلات الميكانيكية التقليدية، إذ أن مفهوم المباشرة في أحداث الضرر الناشئ عن تلك المركبات يتخذ بعدًا قانونيًا آخر تمليه

<sup>349</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. المرجع سابق. ص. 770

<sup>350</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 771

<sup>351</sup>زهره، محمد المرسي. مرجع سابق. ص. 434-435

<sup>352</sup>سرحان، عدنان. مرجع سابق (226) ص. 64

<sup>353</sup>سرحان، عدنان. المرجع سابق (226) ص. 64

ضرورة وطبيعة تلك المركبات وأن الحكم على الشيء فرغ عن تصوُّره، فلا يصح -والحالة هذه- قياس مفهوم السيطرة والتأثير في المركبات التقليدية الذي هو مناط الحكم بالمباشرة على نظيره في المركبات المستقلة بسبب ما بينهما من فرق سواء من حيث الماهية أو الآلية أو الصلاحية، إذ لا يتمتع سائق المركبة المستقلة بسيطرة مادية مباشرة حتى في الأحوال التي يتولى فيها ذلك السائق زمام السيطرة فيها، لكونها سلطة مستمدة من نظام المركبة التشغيلي والتي لا يصح معها القول باعتبار أن السائق قد باشر الضرر لمجرد كونه سائقاً في تلك المركبات لتعذر إيجاد الحدود الفاصلة الدقيقة لحدود مهام السيطرة بين سائق المركبة ونظامها التشغيلي.

ولعل هذا ما حمل بعض الفقهاء على القول بأن الحكم الوارد في المذكرة الإيضاحية بأن أساس المسؤولية عن الأشياء محمول على الخطأ المفترض الذي لا يقبل اثبات العكس لا على الإضرار بالمباشرة، وذلك لأن الإضرار بالمباشرة لا يشترط فيه التعدي والتقصير<sup>354</sup>، بيد أن بعض الفقهاء قد رأى في إضافة قيد "..... ما لا يجوز التحرز منه" الوارد في عبارة النص ما يصح معه القول بأن أساس تلك المسؤولية هو الخطأ القابل لإثبات العكس<sup>355</sup> فيقتضي من ذلك عدم قيام مسؤولية حارس تلك المركبات في حال استطاعته إثبات كون أن الضرر الواقع إنما يعتبر من قبيل الأضرار التي لم يستطع منع وقوعها رغم اتخاذها كافة إجراءات الحيطة والحذر والتي قد يُتصوَّر اتخاذها من قبل سائق آخر أثناء السيطرة على تلك المركبات في حال خضوع الأخير لظروف مشابهة، فضلاً عما يتاح لذلك الحارس من إمكانية انتفاء الرابطة السببية لوجود السبب الأجنبي<sup>356</sup>.

غير أنه يُجاب عن هذا بتعذر القول بإقامة المسؤولية عن حراسة الأشياء على أساس الخطأ استناداً إلى تأثر القانون الإماراتي بقواعد الفقه الإسلامي التي تعتبر مصدرًا ومرجعًا استرشاديًا له

<sup>354</sup> زهرة، محمد المرسي. مرجع سابق. ص. 435.  
<sup>355</sup> زهرة، محمد المرسي. المرجع سابق. ص. 437.  
<sup>356</sup> الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق (220). ص. 670.

والذي يقرر بوضوح الفرق بين الإضرار والخطأ كأساس لتحمل تبعه المسؤولية التقصيرية بصورة عامة، وهو ما يدعم بدوره موقف القضاء الإماراتي فيما يخص تحديد أساس هذه المسؤولية.

فقد استقر الاجتهاد القضائي في دولة الإمارات العربية المتحدة في كثير من القرارات القضائية ذات الصلة على كون أن قاعدة العُزم بالغُثم تصلح أن تكون مُتَّكِّاً تتأسس عليه مسؤولية حارس الأشياء، حيث جاء في القرار الصادر عن الغرفة المدنية في محكمة التمييز في امارة دبي في الطعن رقم 621 ما نصه<sup>357</sup>:

"إن النص في المادة (316) من قانون المعاملات المدنية ... يدل على أن مسؤولية الشخص عما تُحدثه الأشياء المبينة بالنص من ضرر متى كان له السيطرة الفعلية عليها، ... والضرر يضاف إلى من هي تحت تصرفه ويكون ضامناً له تطبيقاً لقاعدة العُزم بالغُثم وليس تطبيقاً لفكرة الخطأ المفروض ولا يمكن للمسؤول أن يَدْرأ مسؤوليته عن الضرر الذي تُحدثه هذه الأشياء إلا بنفي رابطة السببية بين الشيء والضرر بإثبات السبب الأجنبي...".

ولا شك -من وجهة نظر الباحثة- أن في تقرير المسؤولية المفترضة على عاتق سائقي المركبات المستقلة بصورة مضطربة كما هو عليه في المركبات التقليدية<sup>358</sup>، ما يبرز جمود وعدم مرونة هذا التطبيق في التعامل مع خصوصية المركبات المستقلة بما يُجَوِّل سائق المركبة المستقلة -رغم ثبوت قيام مسؤوليته تجاه المضرور- الحق في دفع تبعه المسؤولية عنه بوجود السبب الأجنبي.

<sup>357</sup>الطعن رقم 621 لسنة 2004 مدني. مطبوعات جامعة الإمارات العربية المتحدة- وزارة العدل، العدد الثالث، السنة السادسة والعشرون، ص.1733

Retrieved May 16, 2021, from

<https://www-mohamoon-uae-com.uae.idm.oclc.org/uae/ViewPrincipleText.aspx?PID=21323>

وأيضاً الطعن رقم 26 لسنة 2003 مدني

Retrieved May 16, 2021, from

<https://www-mohamoon-uae-com.uae.idm.oclc.org/uae/default.aspx?Action=IntrDisplayJudg>

<sup>358</sup>Colin P.A. Jones. *Supra* note (130) P.458

وعلى الرغم مما يجمع قاعدة العُرم بالغُرم مع نظرية تحمل التبعة من تشابه يفيد تحمّل الشخص لمغارم فعله تبعاً لحصوله على مغانمه على حدٍ سواء<sup>359</sup>، غير أن تطبيق أحكامها على قواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء يجعلها عُرضَةً للانتقاد إذا عُلِمَ أنه لا يشترط بالضرورة أن يكون حارس الشيء هو من يَجْنِي -دائمًا- منافع فعله بما لا يَصِحُّ معه اعتباره مسؤولاً في الوقت ذاته عن الأضرار المترتبة عن ذلك الفعل لمجافاة ذلك لمقتضيات العدالة<sup>360</sup>. إذ لا يكون في وُسع ذلك الشخص -تطبيقاً لهذه القاعدة- درءُ هذه المسؤولية عن عاتقه إلا بإثبات السبب الأجنبي، إذ لا شك في أن دلالة العبارة التي جاءت في عَجَز نص المادة 316 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي المتعلقة بِقَيْدٍ "ما لا يُمكن التَّحَرُّزُ منه"، قد خلقت لبساً حول فهم وتحديد أساس هذه المسؤولية<sup>361</sup> بما قد يُتَصَوَّرُ فَهْمُهُ من دلالتها من أن إثبات المدعى عليه عدم حصول الضرر بسببه، رغم اتخاذه كافة واجبات الحيطة الحذر من قِبَلِهِ يُعَدُّ سبباً كافياً ومقبولاً يَدْرَأُ به تبعة المسؤولية عن نفسه.

ويتبين -من خلال ما تقدم- عدم توافق الأساس القانوني الذي تقوم عليه قاعدة المسؤولية عن حراسة الأشياء مع مسؤولية حارس المركبات المستقلة سواءً من حيث أصل نشأتها أو مع ما تقرره القواعد القانونية لأحكام المسؤولية القانونية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، حيث ينشأ عن محاولة تطبيق ذلك الأساس على مسؤولية حارس المركبات المستقلة العديد من الإشكاليات التي تُلقِي بظلالها سلْباً على تقرير مسؤولية سائقي تلك المركبات حيث إنّ عدم الأخذ بتأثير درجة استقلالية المركبات معياراً لتحديد دور السائق في توجيهها يعد مصادرة لأهمية ومزايا هذه المركبات، فإنّ اعتبار تلك المركبات بمثابة آلات ميكانيكية استناداً إلى انطباق وصف الشئئية عليها ينطوي على مجازفة حقيقية تجافي خصائص ومزايا تلك المركبات والتي لم تكن حاضرة في تصوّر المشرع إبان تنظيمه لأحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء. كما أن اشتراط تطبيق هذه القاعدة أن

<sup>359</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص. 82.

<sup>360</sup>زهرة، محمد المرسي. مرجع سابق. ص. 443.

<sup>361</sup>زهرة، محمد المرسي. المرجع سابق. ص. 443.

تكون من الآلات التي تتطلب عناية خاصة لا يتوافر في المركبات المستقلة. كما أن القول بافتراض مسؤولية سائقي تلك المركبات على نحو مطلق إنما يشكل إجحافاً في حق سائقي تلك المركبات، كذلك من شأنه أن يعفي جهات أخرى من تحمل تبعة المسؤولية عن تلك المركبات مع كونها جديرة بتحمل تلك التبعات وذلك في الأحوال التي يكون فيها النظام التشغيلي لتلك المركبات هو المسؤول عن وقوع الحادث. فمثلاً في أحوال لا تتحقق أركان المسؤولية في مواجهة سائق المركبة، وفي أحوال أخرى قد يشارك فعل السائق أفعال أخرى تساهم في تحقق الضرر مما يستلزم تعدد المسؤولين وبالتالي لا بد أن يكون كل منهم مسؤولاً بنسبه الفعل الضار الذي أحدثه<sup>362</sup>.

### الفرع الثاني: ضوابط المسؤولية عن الأشياء

يتبين من خلال استقراء دلالة نص المادة 316 أنفة الذكر أن أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء منوطة بشرط وقوع الضرر نتيجة لفعل الشيء ذاته، والذي يشترط فيه تمتعه بمزايا خاصة مع كونه مؤكولاً في حراسته إلى شخصاً ما، إذ لا حاجة لإثبات علاقة السببية في هذه الحالة ذلك أن في ثبوت وقوع الضرر وتعلق واجب الحراسة به ما يكفي لتوافر ركن الرابط السببية بصورة مفترضة تجعل من أهمية الحاجة إليه محصورة في الأحوال التي يدفع بها سائق تلك المركبات عن عاتقه تبعة المسؤولية عن وقوع الحادث من خلال اثباته وقوع السبب الأجنبي الذي تنفي علاقة السببية به<sup>363</sup>، وسوف يتبين تباعاً من خلال هذا الجزء من الأطروحة الضوابط القانونية للمسؤولية عن حراسة الأشياء مع بيان إمكانية تطبيقها على الأحكام المتعلقة بمسؤولية سائقي المركبات المستقلة متبعة في هذا التقسيم الآتي:

أولاً: وقوع الضرر بفعل الآلات الميكانيكية والأشياء التي تتطلب عناية خاصة.

ثانياً: توافر صفة الحارس.

<sup>362</sup>تنص المادة 291 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على: "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه فيه وللقاضى أن يحكم بالتساوي أو بالتضامن أو التكافل فيما بينهم."  
<sup>363</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص. 140.

أولاً: وقوع الضرر بفعل الآلات الميكانيكية والأشياء التي تتطلب عناية خاصة.

تقضي القواعد العامة في مسؤولية الحراسة عن الأشياء بعدم قيام مسؤولية الشخص عن الأشياء التي تقع تحت حراسته، إلا إذا كانت من قبيل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة أو كونها آلات ميكانيكية بالإضافة إلى ضرورة وقوع الضرر بفعل تلك الأشياء. حيث يتعدد مدلول الشيء باعتباره -اصطلاحاً قانونياً- باختلاف السياقات القانونية التي يرد فيها ضمن عبارات النصوص القانونية<sup>364</sup> إذ يقصد به في نطاق المسؤولية عن حراسة الأشياء: " الجوامد غير الحية فيما عدا حالة تهدم البناء<sup>365</sup>، والتي تحتاج إلى عناية خاصة بطبيعتها أو بسبب الظروف المحيطة بها<sup>366</sup>.

كما يتبين من خلال نص المادة 316 المذكورة أن المشرع لم يشمل في مدلول عبارتها جميع ما ينطبق عليه وصف الشيء بصورة مطلقة، حيث إنه استثنى من نطاقها الأشياء المعنوية<sup>367</sup> والحيوانات الحية وما يتعلق بهدم البناء والأشياء التي لا تتطلب عناية خاصة، نظراً لخضوعها لأحكام خاصة تنفرد بها عن الأحكام العامة المقررة في هذه المادة، بما يعني قصر مدلول الأشياء في المادة المذكورة على ما يتطلب عناية خاصة سواء لاعتبار طبيعتها الخطرة أو الظروف المحيطة بها<sup>368</sup>.

وقد نص المشرع صراحة من خلال عبارة النص المذكور على اعتبار الآلات الميكانيكية من قبيل الأشياء الخطرة باعتبار طبيعتها، والتي تتطلب عناية خاصة لكونها مناط مسؤولية من يتولى حراستها، حيث يقصد بالآلة الميكانيكية وفق التعريف الفقهي بأنها: "الآلة المزودة بمحرك ذاتي أيًا كانت الطاقة المحركة لها، سواء أكانت الكهرباء، أم البترول، أم أشعة الشمس، أم البخار أم

<sup>364</sup>بدر، أسامة أحمد. مرجع سابق(335). ص.65

<sup>365</sup>وذلك نظراً لخضوعها لأحكام خاصة تنفرد بها عن غيرها من الجوامد.

<sup>366</sup>زهره، محمد المرسي. مرجع سابق. ص.416

<sup>367</sup>بدر، أسامة أحمد. مرجع سابق(335). ص.65

<sup>368</sup>زهره، محمد المرسي. مرجع سابق. ص.420

خاصية تدفق المياه أم البطاريات أم غيرها، وأياً كان الغرض الذي تستعمل فيه كالمطائرات والسيارات...<sup>369</sup>.

وعلى الرغم من انطباق المدلول القانوني للشئئية على المركبات المستقلة واعتبارها آلات ميكانيكية باعتبار وظائفها الفنية، إلا أن ضابط حاجتها للعناية الخاصة استناداً إلى خطورتها والذي قرره المادة السابقة لا ينطبق على حقيقة الطبيعة الوظيفية لتلك المركبات بسبب بُنيته التقنية المتطورة المزودة بمعدات دقيقة وبرمجيات معقدة تساعد على تولي زمام قيادة تلك المركبات بصورة آمنة ومستقلة عن أي تدخل بشري، إلا في أحوال معنية بما يضائل من خطورة استخدامها مقارنة بالآلات الميكانيكية<sup>370</sup>. ومع تأكيد الجهات الداعمة لمثل هذه الصناعات على حقيقة الغاية المرجوة منها، والتي تتمثل في محاولة التخلص من تبعات الأخطاء البشرية الناتجة عن قيادة المركبات على الطرقات ما أمكن ذلك بالإضافة إلى تحقيق السلامة المرورية المثلى على الطرقات<sup>371</sup>، مما يربط عدم اعتبار المركبات المستقلة من قبيل الآلات الميكانيكية الخطرة بطبيعتها وفقاً لمدلول نص المادة 316 المذكورة لعدم تحقق صفة الخطورة فيها.

كما أنه يشترط في هذه المسؤولية أن يكون وقوع الضرر قد تمّ بفعل الشيء ذاته حيث تقوم مسؤولية حارس هذه الأشياء عما يحدثه الشيء بفعله الذاتي لا فعله هو بحيث يشترط تحقق الضرر بفعل إيجابي صادر عن الشيء فقط، إذ أن الفعل السلبي أو الامتناع لا يكفي لإسناد الضرر إلى حارس تلك المركبات<sup>372</sup>، وقد استقر الفقه على أن معيار التفرقة بين تدخل الشيء الإيجابي والسلبي في حدوث الضرر يتمثل في الدور الذي يؤديه ذلك الشيء في حدوث الضرر، فإذا كان لذلك الشيء دور فعال في حدوث الضرر اعتبر التدخل في أحداثه تدخلاً إيجابياً فهذا التدخل إيجابي كأن يكون

<sup>369</sup> زهرة، محمد المرسي. مرجع سابق. ص. 422.

<sup>370</sup> Jeffcott, O., & Inglis, R. *Supra* note (145) P.21

<sup>371</sup> Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.250

<sup>372</sup> بدر، أسامة أحمد. مرجع سابق (335). ص. 85.



الشيء في حالة حركة مثل السيارة، أو أن يكون في سكونٍ لكنه وضع في موضعٍ غير اعتيادي، كما لا يشترط في حدوث التدخل الإيجابي وجود اتصالٍ ماديٍّ بين الشيء والمضروب<sup>373</sup>.

كما أن تطبيق ضابط وقوع الضرر بفعل الشيء على المركبات المستقلة هي مسألة فنية تتعلق بالإثبات سواءً من جهة المضروب أم السائق، ذلك أنه يصعب على المضروب في كثيرٍ من الأحوال إثبات واقعة التدخل الإيجابي للمركبة في إحداث الضرر باعتبارها مسألة فنية متخصصة، نظرًا لكون أن آلية عمل المركبات المستقلة تتميز بجانب تقني بالغ التعقيد بما يستدعي الحاجة إلى خبرة فنية متخصصة في تحديد الفعل الذي تسبب في حدوث الضرر من أجل إثباته<sup>374</sup>، في حين أن قواعد الإثبات تختلف بالنسبة للسائق بوصفه مدعىً عليه ذلك أن تحقق قيام مسؤوليته المفترضة بمجرد ثبوت الضرر من شأنها أن تجعله غير قادر على دفع هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي<sup>375</sup>.

ثانيًا: توافر صفة الحارس

إن من شروط تحقق قيام المسؤولية عن حراسة الأشياء ثبوت وجود حارس للشيء الذي أحدث الضرر، فلا يستطيع المضروب الحصول على تعويض في الأحوال التي لا يكون فيها لأحد سلطة حراسة عليه، كما لو كان ذاك الشيء من الأشياء المباحة التي لا مالك لها ولا حارس<sup>376</sup>.

ويقصد بحارس الشيء: "هو ذلك الشخص الذي لديه سلطة عليه من خلال توجيهه ورقابته"<sup>377</sup>، وقد تعددت الاتجاهات الفقهية في تعريفها للحراسة، حيث حددها البعض بالحراسة

<sup>373</sup>بدر، أسامة أحمد. مرجع سابق(335) . ص.86

<sup>374</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.265

<sup>375</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(220) . ص.670

<sup>376</sup>زهره، محمد المرسي. مرجع سابق. ص.415

<sup>377</sup>نجيدة، علي. مرجع سابق. ص.561

القانونية التي تثبت للمالك تبعاً لحق الملكية<sup>378</sup>، بينما رأى البعض الأخذ بمفهوم الحراسة الفعلية المتمثلة بسلطتي التوجيه والرقابة بغض النظر عن كون الموجه مالكاً للشيء أم لا<sup>379</sup>، في حين نادى أنصار اتجاه فقهي ثالث بمفهوم الحراسة الاقتصادية، الذي يربط بين المسؤولية عن الأشياء والمنفعة الاقتصادية التي يجنيها المنتفع من ذلك الشيء<sup>380</sup>.

والحراسة المقصودة في نص المادة 316 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي نجد بأن المشرع قد تبنى مفهوم الحراسة الفعلية، وفق ما أكدته محكمة النقض في امارة ابو ظبي في الطعن رقم 209 لسنة 1997 بما نصه<sup>381</sup>:

"..... وقد استقر القضاء في إعماله لهذا النص على أن العبرة في الضمان بحراسة الشيء وهي تتحقق متى ثبتت السيطرة الفعلية في الاستعمال والتوجيه والرقابة على ذلك الشيء، وأنه إذا تسلم المشتري ذلك الشيء سنداً لعقد بيع وبنية استعماله والتصرف فيه تصرف المالك أصبح الحارس عليه ولو كان عقد البيع باطلاً أو قابل للإبطال أو موقوفاً فيه نقل الملكية، لأن العبرة ليست بالملكية، بل بالسيطرة الفعلية وعليه يكون الادعاء موجهاً إلى هؤلاء الحراس الفعليين دون البائع أو المالك ما لم يقض القانون صراحة بغير ذلك.....".

<sup>378</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 1086.  
<sup>379</sup>وهذان، رضا متولي. مرجع سابق. ص. 143.  
<sup>380</sup>سلطان، ناصر محمد عبد الله (2005)، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة والآلات الميكانيكية، ص. 76-77، الطبعة الأولى، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.  
<sup>381</sup>الطعن رقم 209 لسنة 1997 مدني

أما فيما يخصُّ صفة الحارس، فلا يشترط فيها أن يكون الحارس مالكًا أو حائزًا أو منتفعًا بالشيء، إنما يكفي أن يكون لذلك الشخص سلطة السيطرة على الشيء بشكل فعلي ومستقل، سواء استندت سيطرته تلك إلى حق مشروع أم لا، إذ يعتبر سارق الشيء حارسًا له وفق هذا المفهوم<sup>382</sup>.

كما أن مفهوم الحراسة الفعلية يتألف من عنصرين اثنين: يتمثل العنصر الأول منهما بالعنصر المادي الخاص بسلطة الاستعمال والتوجيه والرقابة على الشيء، حيث تتمثل سلطة استعمال الشيء في استخدامه وفق الغاية التي أُعدَّ من أجلها، بينما تتمثل سلطة التوجيه على الشيء بقدرة حارسه على اتخاذ القرار المناسب الذي يحدد كيفية استعماله والغاية التي أُعدَّ من أجلها، ولا يشترط في سلطة التوجيه الحيازة المادية للشيء في لحظة التوجيه، أما جوهر سلطة الرقابة فيتمثل في الإشراف على الشيء والتعهد بإصلاحه وصيانته بما يحقق سلامته وضمان عدم تسبُّبه في حدوث أضرار للآخرين<sup>383</sup>. في حين يتمثل العنصر الثاني وهو العنصر المعنوي من عناصر الحراسة الفعلية بالانتفاع الشخصي بالشيء<sup>384</sup>.

ومما لا شكَّ فيه أن فهم دور السائق في عملية القيادة ومدى قدرته على التوجيه والاستعمال والرقابة من شأنه أن يُبين وبدقة مدى توافق العنصر المادي للحراسة الفعلية مع وظائف السائق بما يُجيز اعتباره حارسًا لتلك المركبات وفق المدلول القانوني المقصود من مفهوم الحراسة، وبناءً عليه فإن تحديد مسؤوليته على أساس حراسة الأشياء منوط بمعياري درجة استقلالية المركبة، إذ بتوافر العنصر المادي للحراسة الفعلية في مهام سائق المركبات المستقلة ذات الاستقلالية الجزئية وذلك أثناء وضعية التشغيل التقليدية لتوافر سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة فيها، حيث يترتب على سائقها أثناء وضعية التشغيل تلك واجب الالتزام بتوجيه المركبة ومراقبة سيرها على الطرقات إضافة إلى التزامه بالانتباه لتحذيرات المركبة الخاصة بضرورة توليها لزام القيادة فيها عند الانتقال

<sup>382</sup>الشرقاوي، الشهابي إبراهيم. مرجع سابق. ص. 108.  
<sup>383</sup>الشرقاوي، الشهابي إبراهيم. المرجع سابق. ص. 108.  
<sup>384</sup>السنهوري، عبد الرزاق أحمد. مرجع سابق. ص. 1057.

من وضعية التشغيل الآلي الى الوضعية التقليدية، وبذلك تتحقق جميع أشكال السلطات المكونة للعنصر المادي للحراسة الفعلية. إلا أن وجود هذه العناصر يتلشى تمامًا ضمن وظائف ومهام سائق المركبات ذات الاستقلالية الكاملة وفي أثناء وضعية التشغيل الآلي في المركبات ذات الاستقلالية الجزئية لعدم توافر تلك السلطات بيد سائق المركبة في مثل هذه الحالات.

أما فيما يتعلق بالعنصر المعنوي للحراسة الفعلية والمتمثل في المنفعة الشخصية من الشيء فيقصد به: أن يكون لحارس الشيء مصلحة خاصة يهدف إلى تحقيقها من وراء استعماله لذلك الشيء، إذ لا يمكن -على سبيل المثال- اعتبار السائق التابع الذي ينفذ أوامر المتبوع ويحقق له منفعه أثناء قيادته لمركبة هذا الأخير حارسًا لها. وقد تباينت الاجتهادات القضائية في دولة الإمارات العربية المتحدة حيال توافر عناصر الحراسة الفعلية في مهام ووظائف سائقي المركبات، حيث جاء في بعضها تقرير الاكتفاء بتوافر العنصر المادي دون المعنوي من عناصر الحراسة الفعلية -تأثرًا بفكرة ذي اليد المقررة في متون مصنفات الفقه الإسلامي- بما يجعل سائق تلك المركبات حارسًا مسؤولاً عن الشيء الذي بحوزته<sup>385</sup>، في حين قررت أحكامًا قضائية أخرى ضرورة توافر كلا العنصرين حتى يتسنى للمحكمة الحكم بمسؤولية السائق التابع وفقا لقواعد الحراسة عن الأشياء، حيث ألزمت المحكمة في أحد قراراتها السائق التابع بالتعويض نتيجة استخدام المركبة -التي تسببت في وقوع الحادث- خارج نطاق العمل باستعمالها لمصلحته الخاصة، مقررًا ضرورة توافر عنصري الحراسة الفعلية المادي والمعنوي، حيث قضت في الوقت ذاته بقيام مسؤولية المالك المتبوع عن أعمال تابعه السائق استنادًا إلى مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع<sup>386</sup>.

<sup>385</sup>سرحان، عنان. مرجع سابق(226) ص.61  
<sup>386</sup>تقرر ذلك بموجب قرار الطعن اللذان يحملان الأرقام 473 و476 لسنة 2001 على التوالي، المنشورين ضمن مجلة أحكام المحكمة الاتحادية العليا بغرفتها المدنية، مطبوعات جامعة الإمارات العربية المتحدة، وزارة العدل، العدد الرابع، السنة الثالثة والعشرون، 2001، ص.1805

فمن حيث الأصل عدم مسؤولية السائق التابع عن الأفعال التي نشأت عن استخدامه لمركبة متبوعه أثناء تنفيذ السائق التابع لأوامر متبوعه ولمنفعته إلا في الأحوال التي يتجاوز فيها التابع حدود تعليمات متبوعه وأوامره وتحقيقه من جراء ذلك منافع شخصية خاصة به<sup>387</sup> وهذا عيّن ما قررته محكمة تمييز دبي في حكمها الصادر عنها في الطعن رقم 341 حيث جاء فيه ما نصّه<sup>388</sup>:

"..... حارس الأشياء التي تتطلب عناية خاصة -ماهيته- التابع لا يعد حارساً للأشياء التي يحوزها أثناء تأدية عمله لدى المتبوع -عدم مسائلته إلا عن أخطائه الشخصية أثناء تأدية عمله...".

ويتضح من خلال كل تقدم في هذا المطلب، تَعَدُّر تطبيق أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء على صورتها التقليدية المقررة ضمن أحكام القانون على الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة لأسبابٍ متعددة يأتي في مقدّماتها: ما يتعلق بمسألة صعوبة إثبات الضرور لواقعة حدوث الضرر بفعل ذاتي ناشئ عن تلك المركبات نتيجة التعقيدات التقنية الخاصة بصناعة تلك المركبات وآلية عملها. وثانيها: هو عدم انطباق مفهوم الأشياء التي تتطلب عناية خاصة بسبب خطورتها على طبيعة المركبات المستقلة للأسباب التي بينتها الباحثة في موضعها الخاص بها من هذه الأطروحة. وثالث تلك الأسباب وأهمّها: هو عدم توافر مفهوم الحراسة الفعلية وفق ضوابطه القانونية في جميع الأحوال الخاصة بالمركبات المستقلة، نظراً لعدم توفر العنصر المادي لهذا المفهوم، والمتمثل في سلطات الاستعمال والتوجيه والرقابة ضمن وظائف ومهام سائقي المركبات المستقلة ذات الاستقلالية التامة أو الكليّة وأثناء تواجد أولئك السائقين في المركبات ذات الاستقلالية الجزئية عند تشغيل وضعية النظام الآلي. ورابعها: والذي يتمثل في عدم توافق أسس المسؤولية عن حراسة الأشياء مع طبيعة

<sup>387</sup> كما جاء في نص المادة 313 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي: " ب- من كانت له على من وقع منه الإضرار سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه ولو لم يكن حراً في اختياره إذا كان الفعل الضار قد صدر من التابع في حال تأدية وظيفته أو بسببها ". انظر لطفاً في شرحها: زهرة، محمد المرسي. مرجع سابق. ص. 375.

<sup>388</sup> الطعن رقم 341 لسنة 2002، دائرة العدل (دبي) – محكمة التمييز - المكتب الفني، العدد الرابع عشر، الجزء الأول (حقوق)، عام 2003، ص. 28.

وخصائص المركبات المستقلة، إذ أن في تقرير مسؤولية سائقها المفترضة باعتباره حارسها دون أن يكون له حق في دفع تبعة تلك المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجنبي، تأثيراً سلبياً على مدى انتشار استخدام المركبات المستقلة لما تُثيره تلك المسؤولية المفترضة من مخاوف في نفوس الأفراد تؤدي إلى إجماعهم عن استخدامها. ومن ناحية أخرى فإن أفراد المشرع خصوصاً خاصةً بالمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الحيوانات كأشياء حيّة بكونها تتطلب عناية خاصة يستلزم من باب قياس الأولى أفراد أحكام خاصةً بالمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة<sup>389</sup>، تقوم على اعتبار جعل الضرر الناجم عنها من قبيل التسبب الذي يشترط فيه التعدي أو التعمد من قبل أصحابها أو كونه فعلاً مفضياً إلى ضرر، حيث إنّ موجب هذا القياس هو اتحاد العلة التي توجب تماثل حُكْمِها باعتبار أن التصرفات الصادرة عن تلك الحيوانات بما استودعه الله فيها من فطرة غريزية تؤكد ذاتية واستقلالية تصرفاتها<sup>390</sup>، وذلك على نحو مماثل لما هو عليه الحال في النظام التشغيلي للمركبات المستقلة.

وفي ختام هذا الفصل، يستخلص أنه ومن خلال المفاضلة بين نوعي المسؤولية -سواءً تلك التي تقوم على الفعل الشخصي أم القائمة على مفهوم حراسة الأشياء- أن من الأجدر خضوع مسؤولية سائق المركبات المستقلة إلى أحكام القواعد العامة في المسؤولية الشخصية، وذلك في الأحوال التي تثبت فيها مسؤولية سائق تلك المركبات باعتبارها قائمة على أساس الإضرار بالمباشرة أو التسبب بحسب الدور الذي يضطلع به السائق في عملية القيادة ودرجة استقلالية المركبة، آخذين بعين الاعتبار عدم قيام المسؤولية في حق سائق المركبات المستقلة في كثير من الأحوال كما في حالة المركبات ذات الاستقلالية الكاملة.

<sup>389</sup> نصت المادة 314 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أن: "جناية العجماء جبار، ولكن فعلها الضار مضمون على ذي اليد عليها مالكا كان أو غير مالك إذا قصر أو تعدى"  
<sup>390</sup> سرحان، عدنان. مرجع سابق (226) ص 64.

حتماً سوف يثير تطبيق هذه القواعد العامة على أحكام المسؤولية الخاصة بالأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة العديد من الإشكاليات -على النحو الذي سبق ذكره في موضعه من هذه الأطروحة- والتي من أهمها: الإشكاليات المتعلقة بمسائل الإثبات وما يتفرع عنها. وفي ظل عدم وجود تشريع قانوني خاص بها أسوةً بغيرها من أنواع المسؤوليات القانونية الأخرى التي أفرد لها المشرع حكماً خاصاً بها، حيث هذا ما نهجه المشرع في أفراد نصاً خاصاً ينظم المسؤولية عن فعل الحيوانات بسبب استقلاليتها في الفعل عن مالكة في إحداث الضرر، وجعل هذه المسؤولية قائمة على أساس الإضرار بالتسبب الذي يشترط فيه تعدي وتقصير مالكة في الحراسة<sup>391</sup>. وانطلاقاً من ذلك فمن باب أولى أن يفرد المشرع للمركبات المستقلة نصاً خاصاً يحكمها. فتطبيق هذه القواعد العامة على أحكام المسؤولية الخاصة بالأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة بما يتوافق ويراعي خصوصية وطبيعة هذه المسؤولية وتأسيساً على قواعد المسؤولية عن الفعل الشخصي المتعلقة بالإضرار بصورتيه المباشرة والتسبب يُعدُّ حلاً قانونياً لتحديد النظام القانوني لمسؤولية سائق المركبات المستقلة.

ولا شك أن طبيعة عمل المركبات المستقلة تحتم تداخل تأثير الأعمال التي قام بها منتج ومبرمج هذه المركبات مع التأثيرات المتعلقة بأعمال سائق تلك المركبات ونظامها التشغيلي فيها والذي من شأنه أن يؤثر على قرارات تلك المركبات وتغيير مسار أحداث الوقائع المتصلة بالحادث، حيث يُنصَّوَرُ أن يتحمل منتج ومبرمج هذه المركبات النصيب الأكبر من المسؤولية، نظراً لديمومة تأثير ما قاموا به من أعمال تتصل بصناعة وآلية عمل تلك المركبات، وارتباط ذلك بشكل واضح ومؤثر في قدرات تلك المركبات وقراراتها على حد سواء، حيث سيتم تناول الجوانب التفصيلية الخاصة بالمسؤولية القانونية المتعلقة بمنتج المركبات المستقلة في الفصل التالي.

<sup>391</sup>مثل المسؤولية عن فعل الحيوان. تنص المادة 314 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على: " جنابة العجماء جبار، ولكن فعلها الضار مضمون على ذي اليد عليها مالكاً كان أو غير مالك إذا قصر أو تعدى.

### الفصل الثالث: مسؤولية منتجي المركبات المستقلة عن أضرارها

لقد أدى التطور الصناعي والتكنولوجي إلى ظهور منتجات صناعية مزوّدة بتقنيات متطورة ومعقدة إلى حد يتعدى على غير المختص التعامل معها بالصورة المثلى<sup>392</sup>، مما ساهم في اختلال كفتي ميزان المجتمعات المتمثلة بقطاعي المستهلكين والمنتجين، وذلك برُجْحان الكفة في صالح المنتجين باعتبار تفوقهم في جانب القدرة على التعامل مع تلك المنتجات، ومعرفتهم الدقيقة لأسرار استخدامها بالطرق المثلى<sup>393</sup>. هذا ما دفع العديد من الدول إلى تبني قواعد ونظم قانونية خاصة لإعادة التوازن بين القطاعين وتأكيد حماية المستهلكين ومستخدمي السلع كما حصل في فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية<sup>394</sup>، وذلك عن طريق التوسع في مسؤولية المنتج عن أضرار وعيوب هذه المنتجات بما يكفل حماية المتضرر من استخدامها أو استهلاكها.

ولا بد في مستهل الحديث عن تلك المسؤولية، من تأصيل النشأة التاريخية لقواعد هذه المسؤولية خلال الحُقُب الزمنية المتعاقبة والتي تعود إلى بدايات القرن العشرين. حيث شهدت المراحل الأولى لنشأة هذه القواعد على يد الفقهاء القانونيين الذين نقلوها بدورهم عبر مساجلاتهم الفقهية إلى ميدان القضاء، ليصار أخيراً إلى تبنيها من قبل المشرع في العديد من النظم القانونية تحت مسميات مختلفة، كمسؤولية المنتج أو مسؤولية الصانع أو المسؤولية عن المنتجات<sup>395</sup>. وقد توالى ظهور التشريعات القانونية الخاصة بهذه المسؤولية بعد أن سنّت العديد من الدول القوانين

<sup>392</sup>العزاوي، سالم محمد (2008). مسؤولية المنتج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية، ص.37، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

<sup>393</sup>سرحان، عدنان (2007). التزام المحترف بتزويد المستهلك بالمعلومات. بحوث ندوة حماية المستهلك. ص.111. العين (الإمارات العربية المتحدة).

<sup>394</sup>ولي، عدنان (2007). النظام القانوني لحماية المستهلك في القانون الإماراتي. بحوث ندوة حماية المستهلك. ص.147. العين (الإمارات العربية المتحدة).

<sup>395</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص.33-32.



المتعلقة بحماية المستهلك، والتي جاءت نتيجة للتغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي اجتاحت الدول الأوروبية بسبب الثورة الصناعية<sup>396</sup>.

لا يتضمن قانون المعاملات المدنية الإماراتي نصوصاً خاصة بمسؤولية المنتج، بما يقتضي امكانية رجوع المتضرر من الغير من تلك المركبات على بائعها المنتج استناداً إلى أحكام الرجوع على البائع بسبب العيوب الخفية المقررة ضمن أحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي. إن لم يكن المتضرر مشترياً فلا يكون يُوسَعُه إلا الرجوع إلى أحكام المسؤولية التقصيرية العامة وفق قيودها واشتراطاتها الواردة في القانون. كما أنه وفي ذات السياق وتلبية للتوجهات السائدة في دولة الإمارات العربية المتحدة المتعلقة بتطوير البيئة التشريعية الوقائية المحفزة لاستقطاب الاستثمارات الأجنبية، تم إصدار القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 2006 بشأن حماية المستهلك، والذي تم إلغاؤه بموجب القانون الاتحادي رقم 15 لسنة 2020 بشأن حماية المستهلك ضمن منظومة قانونية تُعنى بالحفاظ على سلامة وصحة المستهلك عند حصوله على المنتجات دون إلحاق الضرر به من جراء استعمالها<sup>397</sup>، حيث يتضمن هذا القانون مزيجاً من القواعد القانونية الخاصة بالمسؤولية العقدية والتقصيرية في مواجهة المُنتج<sup>398</sup>.

ولقد ترتب على سلوك هذا النهج التشريعي جملة من التساؤلات القانونية الخاصة بنطاق المسؤولية العقدية لمنتجات المركبات المستقلة، وعمّا إذا كانت هذه القواعد كافية لتحقيق مقتضيات المقاصد التشريعية التي توخاها المشرع من وراء إقراره لتلك القواعد، كما تبقى تلك التساؤلات قائمة أيضاً فيما يخص نطاق أحكام المسؤولية التقصيرية في مواجهة منتجي المركبات المستقلة. أما

<sup>396</sup> عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص. 49 (2010). حماية المستهلك في ضوء القواعد القانونية لمسؤولية المنتج، ص. 49. الطبعة الأولى. المنصورة: دار الفكر والقانون.

<sup>397</sup> انظر نص المادة الثانية من القانون الاتحادي رقم 15 لسنة 2002 بشأن حماية المستهلك. حيث تنص على: "يهدف هذا القانون إلى حماية كافة حقوق المستهلك، وعلى الأخص ما يأتي: ..... ٢- الحفاظ على صحة وسلامة المستهلك عند حصوله على السلعة أو تلقيه الخدمة، دون إلحاق الضرر به عند استعماله السلعة أو تلقيه الخدمة....."

<sup>398</sup> خاطر، نوري (2007). المسؤولية الجزائية والإدارية، عرض وتعليق على قانون حماية المستهلك الإماراتي. ندوة حماية المستهلك، ص. 447، العين (الإمارات العربية المتحدة).

عن تبني تشغيل المركبات المستقلة في الدولة وضمن مسؤولية منتجها عن أضرارها، فإنه يستلزم ضرورة استحداث منظومة قانونية خاصة تتناول أحكام المسؤولية الخاصة بتلك المركبات ضمن نظرة شمولية مفصلة ومستقلة عن إطار القواعد العامة بما يحمي جميع المصالح المتضررة من حوادث المركبات المستقلة على قَدَم المساواة وأياً كانت صفتهم.

كما يعد البحث في الأساس القانوني الذي يحكم مسؤولية المنتج ضمن منظومة التشريع في دولة الإمارات العربية المتحدة من أهم موضوعات البحث القانوني المتعلق بهذا السياق، خاصة مع تعدد اسناد هذا الأساس تبعاً لاختلاف المصدر القانوني للمسؤولية بفرعيها: العقدية والتقصيرية إذ يترتب على كون تلك المنتجات معيبةً أو مخالفةً للمواصفات المتفق عليها عدم تَمَكُّن المشتري من الانتفاع بها على الوجه الأمثل الذي صُنِعَت من أجله، فضلاً عما يؤدي إليه وجود العيب في تلك المنتجات من وقوع الحوادث الخطرة والتي ينشأ عنها أضرار جسدية أو مادية تَحِيْقُ بذات المشتري أو الغير أو بممتلكاتهم، حيث تقضي القواعد العامة في عقد البيع، بأحقية رجوع المشتري على البائع لمطالبته بضمان عيوب منتج من خلال دعوى ضمان العيوب الخفية<sup>399</sup>، كما يبقى التساؤل قائماً أيضاً حول الأساس القانوني الذي تتحدد به أحكام الخصومة في دعوى مطالبة المضرور حَصَمَهُ بالتعويض، وذلك في الأحوال القانونية التي يكون فيها ذلك المضرور من الغير الذي لا تربطه بمُنتِج المركبة اية علاقة تعاقدية بما يستلزم -للإجابة عنه- النظر في الخيارات القانونية التي يمكن للمضرور اللجوء إليها لضمان حصوله على التعويض الذي يجبر ضرره، كخيار لجوئه إلى قواعد المسؤولية العقدية للرجوع على المنتج كمدِين لمالك المركبة من عدمه، دون إغفال ما له من خيار الرجوع على منتج تلك المركبات بالضمان استناداً إلى قواعد الحراسة الخاصة بالأشياء أو اكتفائه

<sup>399</sup>فتلاوي، صاحب عبيد (1997). ضمان العيوب وتختلف المواصفات في عقود البيع، ص.34، الطبعة الأولى، عمان: مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع.

بخيار اللجوء إلى أحكام المسؤولية التقصيرية تحت مظلة الأحكام القانونية الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء نظرًا لانتفاء الرابطة التعاقدية بينه وبين المنتج.

أما فيما يتعلق بخيار الرجوع على المُنتج استنادًا لأحكام المسؤولية التقصيرية، فمدار التساؤل هنا قائم حول القاعدة القانونية التي يمكن للمتضرر أن يستند إليها في مواجهة منتج المركبات المستقلة فيما إذا كانت القواعد الخاصة بالمسؤولية الشخصية أم القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الأشياء هي الأخرى بالتطبيق في هذا المقام، وهذا يستلزم بالضرورة أن نتبين موقف القانون والقضاء الإماراتي من التطورات التي طرأت على قواعد المسؤولية التقصيرية والنظر في مدى ملاءمة تطبيق أحكامها على مسؤولية المنتجين. كما أن من الجدير بحثه هنا بما له من أولوية النظر في طبيعة الأحكام الخاصة بمسؤولية المنتجين بكونها مزيجًا خاصًا من القواعد القانونية الخاصة بالمسؤولية العقدية والتقصيرية. و هناك مسألة أولية تتعلق بطبيعة هذا المزج الحاصل في أحكام مسؤولية المنتج بين أحكام المسؤولية العقدية والتقصيرية، بما من شأنه أن يفاضل بين مراتب المتضررين استنادًا إلى معيار نوع العلاقة فيما بينهم وبين المنتجين وبما يستلزمه هذا التفاوت بين المتضررين من تفاوتٍ في مراتب الحماية القانونية تبعًا لاختلاف طبيعة المصدر القانوني الذي هو مناط الإلزام القانوني، حيث تكمن الإشكالية هنا من -وجهة نظر الباحثة- في تحديد القواعد القانونية الأكثر رعاية لحق المتضرر من بين تلك القواعد بما لا يناهض مشروعية المطالبة بتخصيص أحكام قانونية مستقلة ضمن نظام قانوني موحّد وشامل يختص بمسؤولية المنتجين بالنظر إلى طبيعة تلك المنتجات ودرجة تطورها التقني بما يفوق الواقع الصناعي المعهود الذي نشأت في ظلّه التشريعات القائمة حاليًا<sup>400</sup>.

<sup>400</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق. ص. 94.

وعليه، فإن من الضروري تناول بعض أحكام القانون الخاصة بحماية المستهلك ضمن هذا الفصل لبيان حرص المشرع الإماراتي على تبني قواعد قانونية خاصة بمسؤولية المُنتج بشكل متفرد ومستقل أسوة بالتشريعات القانونية المقارنة.

كما أن من الأسباب الداعية الى التفصيل في هذا الجانب ما تحظى به أحكام المسؤولية عن المركبات المستقلة من أهمية وما تتمتع به من خصوصية تجعلها جديرة بإيلائها أهمية تشريعية خاصة جنباً إلى جنب مع الأحكام القانونية الخاصة بمسؤولية مالك المركبة ومشغلها لما قد وضح من أسباب، والتي من أهمها آلية عمل تلك المركبات بصورة مستقلة وبمعزل عن أي تأثير لمشغلها عليها والذي من شأنه أن يزيد من احتمالية وقوع الأضرار الناشئة عن استقلالية قدراتها تلك نظراً لكونها منتجات صناعية ذات قدرات تقنية متطورة<sup>401</sup>، فضلاً عما يترتب على استقلالية قدراتها من تعذر إمكانية توقع ما ينشأ عنها من تصرفات حيال ما يواجهها من الظروف المحيطة بها، وما يترتب على تعدد القواعد القانونية التي يمكن أن تحكم تصرفاتها الناشئة عنها بدءاً بقاعدة المسؤولية الشخصية وانتهاءً بقواعد المسؤولية عن حراسة الأشياء باعتباره السند القانوني لقيام مسؤولية مشغلها، بما يستلزم -والحالة هذه- وجود أطراف أخرى تنوء بتبعية ضمان الضرر الناشئ عن تلك المركبات، إذ أن ضم مسؤولية المنتج الى مسؤولية المالك والمشغل ناشئ عن الضرورات الاقتصادية التي فرضها انتشار هذه المركبات وتقبل المجتمعات لها<sup>402</sup>، حيثُ سيكون لمنتجي هذه المركبات النصيب الأكبر في تحمّل تبعّة المسؤولية عن أضرارها نظراً لما تتمتع بها من تقنيات تكنولوجية متطورة بما سيؤثر حتماً على الإطار القانوني لنظام المسؤولية<sup>403</sup>.

وبما أن المركبات المستقلة مزوّدة بالعديد من الأجهزة الإلكترونية والبرامج الحاسوبية التي تساعد في أداء مهمتها في قيادة المركبة بصورة أكثر أماناً واستقلالية، فإن ذلك يستدعي تعدد

<sup>401</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (319) P.44

<sup>402</sup>Florina Lohmann, M. *Supra* note (12) P.338

<sup>403</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (319) P.45

منتجي هذه المركبات بتعدد هذه المكونات بما يُثقلُ كاهل المستهلك أو المتضرر بعبء ثقيل صعب المنال في غالب الأحوال يتعلق بمسألة الإثبات بوجه عام فضلاً عما ينشأ عن مجهولية المُنتج من إشكالية ناشئة عن عدم وجود علاقة مباشرة بينه وبين المستهلك والتي فرضتها طبيعة طرق التوزيع الحديثة التي تعتمد على الفصل بين المُنتج والمستهلك. مما ساهم في تعظيم الأضرار الناجمة عن استخدام تلك المنتجات<sup>404</sup>. والذي يُملّي ضرورة البحث في المدلول القانوني الدقيق لمصطلح المُنتج مع بحث تأثير سعة ذلك المدلول من عدمها في تحديد إطار أحكام المسؤولية عن المنتجات ومدى شموليتها وملاءمتها لتطورات الواقع الصناعي المُعاش حالياً، كما تتجلى أهمية فهم الأبعاد القانونية لهذه المسألة بصورة دقيقة في تحديد نطاق الأشخاص الذين يخضعون لنظام هذه المسؤولية فيما إذا كان مقتصرًا على من يدخلون في سلسلة الإنتاج أم أنه يمتد ليشمل العاملين في سلسلة التوزيع أيضاً.

وإن من أبرز الإشكاليات التي تثار في هذا المقام والتي تواجه قطاع التصنيع والانتاج تتمثل في أثر توسع المشرع في تحديد نطاق المسؤولية عن المنتجات بشموله منتجي ومشغلي تلك الصناعات بأحكام تلك المسؤولية المفترضة بما سيؤدي بالضرورة إلى تراجع عملية تطويرها وتحديثها خوفاً من المسؤولية عن أضرارها<sup>405</sup>. وفي المقابل فإن عدم التزام منتجي تلك الصناعات بواجب الحيطة والحذر أثناء تصنيعها سيؤدي الى نتائج لا تُحْمَدُ عُقبًاها نتيجة ذلك الإهمال بما سيقود المجتمع نحو كارثة صناعية تُصِيبُ بشرها وخطرها البشرية<sup>406</sup>.

وفي ظل هذه الإشكاليات وغيرها، ستخصص موضوعات البحث في هذا الفصل لبيان مدى ملاءمة وكفاية القواعد القانونية المتعلقة بضمان العيوب الخفية للمبيع المقررة ضمن نصوص قانون المعاملات المدنية الإماراتي في حل هذه الإشكاليات الهامة مشفوعاً بالاجتهادات القضائية ذات الصلة بهذا السياق، مع التّعرُّض إلى أحكام مسؤولية منتجي تلك المركبات وفقاً لقواعد الحراسة عن

<sup>404</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق، ص.1

<sup>405</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.185

<sup>406</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Ibid.* P. 185

الأشياء في ضوء ما تقرر من نصوص قانونية واجتهادات قضائية في دولة الإمارات العربية المتحدة. لذلك تقسم موضوعات هذا الفصل وفق التقسيم الآتي:

المبحث الأول: مسؤولية المُنتج التعاقدية عن أضرار المركبات المستقلة.

المبحث الثاني: مسؤولية المُنتج التصيرية عن أضرار المركبات المستقلة.

### المبحث الأول: مسؤولية المنتج العقدية عن أضرار المركبات المستقلة

مما لا شك فيه أن قيام المسؤولية التعاقدية يستلزم توافر ثلاثة شروط بصورة مجتمعة، أولها: وجود عقد مُلزم لطرفيه وثانيها: أن يكون هذا العقد صحيحًا بأصله ووصفه وثالثها: أن يكون الضرر ناشئًا عن الإخلال بأحد الالتزامات التي يفرضها ذلك العقد<sup>407</sup>، حيث ينبني على هذا قيام مسؤولية المنتج في مواجهة المضرور عن الأضرار الناشئة عن منتجاته استنادًا إلى عقد صحيح مُلزم لطرفيه، بحيث أدى إخلال المنتج بالموجبات التعاقدية التي يفرضها ذلك العقد عليه إلى إلحاق الضرر بالمضرور.

وتتمثل الفرضية المبسطة لهذه المسؤولية باعتبار مالك المركبة المستقلة متضررًا من العيوب الخفية في تلك المركبات استنادًا إلى قاعدة ضمان العيوب الخفية ضمن أحكام عقد البيع في قانون المعاملات المدنية الإماراتي. وهذا ما يستدعي توضيح مفهوم قاعدة ضمان العيوب الخفية، وشروطها وطبيعة العيب الذي يستوجب التعويض، وما يلزم من ضرورة تحديد صفة المُنتج المسؤول عن هذه العيوب وأضرارها، حيث تتعدد الفئات التي يُتصوّر اندراجها في مدلول مصطلح المنتج: كالمُصنّع النهائي والمُصنّع لكل مكون من مكونات المركبة أو المُوزّع وفق المدلول الموسع لهذا المصطلح في مقابل المدلول الضيق له والذي يُقصرُ مصطلح المُنتج على فئة معينة

<sup>407</sup>مرقس، سليمان (1971). المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الأول، ص.11. الطبعة الثانية، القاهرة: معهد البحوث والدراسات العربية

كالمُصنِّع النهائي أو على البائع المهني الذي تعاقد بشكل مباشر مع المشتري، بما يعني بعبارة أوضح مُراوحة المدلول القانوني لمصطلح المُنتج بين المصطلح الواسع والضيق لمدلول تلك الكلمة<sup>408</sup>، حيث تتجلى أهمية توضيح ذلك في تحديد الطرف المسؤول عن المُنتج المعيب خاصة عند التعرض لأحكام مسؤولية مُنتج المركبات المستقلة بسبب تعدد الأطراف المشاركة في تصنيعها مع تعدد مكوناتها، وما يفرضه من تعدد منتجي تلك المكونات كالمُصنِّع والمُصمم والمُبرمج وغيرهم من طرح الفكرة الرئيسية المتعلقة بتحديد صفة المُنتج المسؤول ونطاق مسؤوليته من بين هؤلاء عن أضرار وعيوب هذه المركبات بحيث تُسند إلى كُلِّ بحسب ما تسبب فيه من عيب تَوَلَّد عن الضرر أم أنّ الواجب في مثل هذه الاحوال قَصْرُ نطاق تلك المسؤولية على البائع الأخير الذي تعامل مع المشتري؟

كما يستلزم تحديد نطاق قاعدة ضمان العيوب الخفية هذه من حيث الأشخاص، ضرورة تحديد مفهوم المضرور الذي يحق له مطالبة المُنتج بضمان العيب، ومع ضرورة البحث في مدى إمكانية استناد الغير الذي لم يكن مشمولاً بأحكام العقد إلى هذه القواعد في حال وقوع الضرر عليه نتيجة استخدام تلك المركبات.

كما يقتضي هذا المقام أيضاً ضرورة البحث في مفهوم العيب وطبيعته ضمن مدلول هذه القاعدة وتطبيقاتها، حيث تكون تلك المنتجات -في غالب الأحوال- خالية من العيب وفق مفهومه الفني غير أن استعمالها ينطوي على بعض المخاطر، إذ أن الغاية التي تكمن من وراء البحث في مفهوم ذلك العيب وطبيعته تتمثل في تحديد مدى توافق هذا المفهوم مع طبيعة الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة، ذلك أن اعتبار المركبات المستقلة منتجات آمنة من حيث أهميتها في تقليل نسبة الحوادث بشكل ملحوظ لا ينفي عنها صفة الخطورة نظراً لتطور ودقة عملها، مما يستلزم معه إلزام

<sup>408</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.182

المنتجين بواجب التعريف أو التصريح بخصائص تلك المنتجات وكيفية استعمالها، بما يرتب تحمل أولئك المنتجين لتبعة المسؤولية التعاقدية في حال نشوء الضرر بسبب إخلالهم بهذا الالتزام القانوني الذي يستند في أساسه ومصدره إلى ضمان سلامة وأمن المستهلك<sup>409</sup>، ومن ثم اعتبار الإخلال بهذا الالتزام صورة من صور عيوب المنتجات التي تستلزم الضمان.

وبناءً على ما سبق، فإن تحديد أسس المسؤولية التعاقدية للمنتج يتطلب تحديد نطاق تلك المسؤولية من حيث الأشخاص، ومن ثم دراسة أحكام قاعدة ضمان العيوب الخفية وبيان مدى كفايتها في حماية حقوق المتضررين في ضمان الاضرار الناشئة عن المركبات المستقلة، مقارنة بأحكام قانون حماية المستهلك المذكور بما يقتضي من الباحثة تفصيل هذه الموضوعات وفق التقسيم الآتي:

**المطلب الأول: نطاق المسؤولية التعاقدية للمنتج من حيث الأشخاص.**

**المطلب الثاني: أحكام المسؤولية التعاقدية للمنتج.**

**المطلب الأول: نطاق المسؤولية التعاقدية للمنتج من حيث الأشخاص**

يتطلب البحث في هذا المطلب التعريف بطرفي هذه المسؤولية من خلال التعريف بالمنتج الذي تطاله أحكام هذه المسؤولية وكذلك التعريف بالمضرور الذي تشملته أحكام الحماية الخاصة بهذا المسؤولية بما يقتضي تقسيم هذه الموضوعات ضمن فرعين:

**الفرع الأول: تعريف المنتج في ضوء أحكام المسؤولية عن المنتجات.**

**الفرع الثاني: تعريف المتضرر في ضوء أحكام المسؤولية عن المنتجات.**



### الفرع الأول: تعريف المُنتج في ضوء أحكام المسؤولية عن المنتجات

لا يعتبر الترادف الحاصل في المصطلحات المستخدمة عند التعرض إلى تعريف المُنتج أمرًا عيبًا أو ترفًا فكريًا لا طائل من ورائه، ذلك أن اقتران مدلول ذلك التعريف بواحد من تلك المترادفات من شأنه أن يحدد الجهة المسؤولة عن عيوب المُنتج بما ينعكس تأثيره على النظام القانوني للمسؤولية عن المنتجات، فهناك الصانع والمنتج، والمحترف، والموزع، والمستورد<sup>410</sup>، ولتوضيح أهمية معرفة حدود تلك المدلولات المترادفة، نختار منها مصطلحي الصانع والمنتج كمثال توضيحي حيث يقصد بالصانع: ذلك الشخص الذي يقوم بعملية تحويل المواد الأولية إلى منتج نهائي، أما مصطلح المنتج فهو أكثر اتساعًا بحيث يشمل الصانع النهائي وصانع الأجزاء والموزع والمورد مما يوسع من نطاق المسؤولية<sup>411</sup>.

ومن الإشكالات القانونية التي تنتج عن تحديد مدلول مصطلح المُنتج هو تعيين الجهة المسؤولة عن أضرار المُنتج المعيب، فيما لو كان المُنتج النهائي هو من قام بعملية التركيب وال طرح النهائي في الأسواق، أم أن جميع المنتجين قد شاركوا في العملية الإنتاجية. كما أن تطور المدلول القانوني للموزع -من التاجر المصدّر إلى التاجر المُستورد المتعامل مع المشتري- باعتباره منتجًا مسؤولًا عن عيوب منتجه، سيكون له تأثير على تحديد أشخاص المسؤولية<sup>412</sup>.

حيث تقاسم الجانب الفقهي في اعتبار الموزع منتجًا مسؤولًا أم لا ريان الأول: حيث يرى أنصاره قَصَرَ المسؤولية على المنتج دون الموزع، على اعتبار أن العيب المفضي إلى الأضرار يحدث في مرحلة الإنتاج لا التوزيع، إضافة إلى أن اعتبار هذا الرأي يدفع المنتجين إلى توخي جانب الحَيطة والحذر أثناء تصنيعهم لمنتجاتهم تَحَسُّبًا من خضوعهم لطائلة المسؤولية، بالإضافة إلى أن

<sup>410</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق. ص. 38.  
<sup>411</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 64.  
<sup>412</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق. ص. 41.

المنتج هو الأقر على مواجهة المسؤولية<sup>413</sup>. في حين رأى أنصار الرأي الثاني: أن اعتبار الموزع منتجاً وضمه إلى دائرة المسؤولية من شأنه أن يُسهّل على المضرور مفاضة التاجر الذي يعرفه وقد تسلّم منه المنتجات المعيبة إذ لا يُسلّم أصحاب هذا الرأي بحجة أن العيب يحدث فقط في مرحلة الإنتاج، إذ يُتصوّر وقوع العيب أثناء التعبئة والتركيب والتوزيع<sup>414</sup>.

أما عن موقف التشريعات القانونية المقارنة التي نظمت أحكام المسؤولية القانونية عن المنتجات وذلك فيما يخص تحديد المقصود بالمنتج، فقد صدر التوجيه الأوروبي بشأن المسؤولية عن المنتجات لسنة 1985 والذي عرّف المنتج في المادة الثالثة منه بأنه: "الصانع للمنتج النهائي، والصانع المكون، ومنتج أي مادة خام، وكذلك أي شخص يعرض نفسه كمنتج له، بوضع اسمه أو علامته التجارية أو أي سمة مميزة أخرى على المنتج"<sup>415</sup>، وعلاوة على ذلك، يعتبر مستورد المنتج في الاتحاد الأوروبي أيضاً في حكم المنتج، ففي الحالات التي لا يمكن فيها تحديد المنتج، يعامل كل مورد للمنتج كمنتج له، ما لم يُصرّح الشخص المتضرر عن هوية المنتج أو الشخص الذي زوده بالمنتج خلال فترة معقولة<sup>416</sup>. حيث إن غاية هذا التوجيه هي توفير قدر أكبر من الحماية للمستهلك.

ومما هو جدير بالاهتمام في هذا السياق هو موقف المشرع الإماراتي من تعريف المنتج حيث خلت أحكام القواعد العامة للمسؤولية المدنية في قانون المعاملات المدنية من تعريف المنتج، سوى ما تعرضت له من أحكام المنتجات المعيبة ضمن أحكام عقد البيع. ثم أفرد المشرع الإماراتي

<sup>413</sup>شهيدي، قادة. مرجع سابق. ص. 41.

<sup>414</sup>شهيدي، قادة. المرجع سابق. ص. 41.

<sup>415</sup>كما جاء في نص التوجيه الأوروبي بشأن المسؤولية عن المنتجات المعيبة (85/374/EEC):

"'Producer' means the manufacturer of a finished product, the producer of any raw material or the manufacturer of a component part and any person who, by putting his name, trademark or other distinguishing feature on the product presents himself as its producer."

Retrieved 29 September 2022, from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31985L0374&from=EN>

<sup>416</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.121

قانونًا خاصًا بحماية المستهلك، حيث ورد مصطلح مُزوّد الخدمة ضمن التعريفات الواردة في نص المادة الأولى منه كالآتي:

"كل شخص اعتباري يقدم الخدمة أو يصنع السلعة أو يوزعها أو يتاجر بها أو يبيعها أو يوردها أو يصدرها أو يستوردها أو يتدخل في إنتاجها أو تداولها أو تخزينها، بهدف تقديمها للمستهلك أو التعامل أو التعاقد معه بشأنها".

حيث يتبين من خلال هذا التعريف أن المشرع الإماراتي قد أخذ بالمفهوم الواسع للمنتج مستخدمًا مصطلح "مُزوّد الخدمة"، ليدخل في مدلوله كل من تدخل في عملية تجهيز المنتج أو الخدمة وحتى مراحلها النهائية بتسليمها للمستهلك. وهذا مسلكٌ محمودٌ للمشرع لما فيه من حماية للمستهلك من عيوب المنتجات باعتباره طرفًا ضعيفًا في عملية الانتاج تلك، فضلًا لما في تعدد الاشخاص ضمن دائرة المساءلة القانونية من توفر ضمانًا أوسع للمنتجات المعيبة في مواجهة المستهلك، بما يُعزّز جانب حماية المستهلك ويسهل عليه الرجوع على أيٍ منهم بضمان تلك المنتجات المعيبة بغض النظر عن الطرف الذي تعاقد معه مباشرةً، حيث يمكن للمستهلك الذي تضرر من مُنتجٍ ما معيبٍ الرجوع على مورده دون بائعه المباشر باعتباره مزودًا له وفقًا لمقتضى تعريف المُزوّد في القانون، بما يرتب جواز مساءلته عن ذلك العيب.

ومن التساؤلات الهامة التي تُطرح: التساؤل المتعلق بموقف المشرع من حُكم صانع الأجزاء أو المنتج النهائي باعتبارهما جهة مسؤولة عن أضرار المنتج المعيب؟ فعلى الرغم من عدم ورود النص الصريح على حكم مُنتجٍ أو مُصنّع مكونات السلعة، إلا أن ذلك الحكم قد يستفاد من دلالة عبارة "أو يتدخل في إنتاجها" باعتبار أن صانع المُنتج النهائي أو الجزء هو من يتدخل في إنتاجه وبالتالي يعتبر مزودًا للسلعة.

لكن هذه الإشكالية الرئيسية تظهر بشكل واضح عند تحديد منتجي المركبات المستقلة، من خلال طريقة تصنيع وإنتاج هذه المركبات، حيث تتألف من مكونات مادية ومعنوية كالهيكل الخارجي، وأجهزة الكاميرات، وجهاز تحديد الأبعاد بتقنية الليزر النبضي (الليدار)، وأجهزة الملاحة وغيرها من المعدات، إضافة إلى البرامج الحاسوبية المزودة بها والتي تعتمد عليها في عملية القيادة، بما يشمل التصميم الخاص بتلك المركبات، لذلك تبدأ عملية إنتاج المركبات المستقلة بمرحلة التصميم ثم التصنيع والتطوير والتزويد بالمعدات والأنظمة الحاسوبية لتهيئتها للعرض والتشغيل، ثم أخيراً مرحلة التوزيع التي تتمثل بتلقي التجار لها وتنتهي بوصولها إلى يد المستهلك<sup>417</sup>.

وليس ثمة إشكالٌ فيما لو اقتصر إنتاج هذه المركبات على جهة واحدة، حيث يكون الطرف المُنتج هو المسؤول في هذه الحالة عن عيوب مُنتجِه، إلا أن ذلك يصعبُ عند تجزئة مكونات هذه المركبات على عدة منتجين كمصممين ومصنعين ومبرمجين ومزودي خدمات، حيث إن التصور القائم في هذه الإشكالية هو في حال حدوث ضرر ناشئ عن هذه المركبات المعيبة، إذ يعتبر كل هؤلاء وفقاً لظاهر دلالة تعريف مُزوّد الخدمة الوارد في قانون حماية المستهلك الإماراتي منتجين بالمعنى المقصود منه حيث تقوم مسؤوليتهم جميعاً في حال ثبوت سبب الضرر<sup>418</sup>.

ويتصل بهذه الإشكالية إشكالية أخرى تتعلق بقدرة المضرور على الإثبات<sup>419</sup>، حيث يصعب على مالك المركبة المتضرر من العيب -في مثل هذه الأحوال- اثبات السبب الذي نشأ عنه الضرر بصورة محددة تجعل من صانعه واقعاً تحت طائلة المسؤولية عن ذلك الضرر، كما لو نشأ ذلك الضرر عن خطأ في جهاز الملاحة حيث يكون مزود هذه الخدمة مسؤولاً عن الضرر إذا ما أثبت المضرور وقوعه بسبب عيب هذا المكون.

<sup>417</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق. ص. 40.

<sup>418</sup>شهيبة، قادة. المرجع سابق. ص. 40.

<sup>419</sup>De Bruin, R. *Supra* note (13) P. 491

ويتجلى المسلك الحكيم للمشرع في الأخذ بفكرة تعدد المنتجين المسؤولين خاصة إذا ما طبق على أضرار المركبات المستقلة، حيث إن الطبيعة الفنية لتلك المركبات هي التي أملت هذا الاعتبار المهم ذلك أن اعتبار المبرمج ضمن طائفة المنتجين المسؤولين بكونه طرفاً هاماً في عملية إنتاج وتشغيل المركبات المستقلة، نظراً لاعتماد هذه المركبات على منظومة الخوارزميات والبرمجيات التي يعدها المبرمج لاستخدامها أثناء وضعية التشغيل الذاتي<sup>420</sup>. وهذا ما كرسه المشرع الإماراتي من خلال قانون حماية المستهلك عبر الدلالة العامة لعبارة "... يتدخل في إنتاجها..."، مقروءة بدلالة ما ورد في تعريف السلعة في المادة الأولى من القانون ذاته بكونها: "كل مادة طبيعية، أو منتج صناعي، أو زراعي، أو حيواني، أو تحويلي أو فكري أو تقني بما في ذلك العناصر الأولية للمواد والمكونات التي تدخل في المنتج". بما لا يدع مجالاً للشك في اعتبار البرامج الحاسوبية منتجاً وتَحْمَلُ مُصْنَعِهَا -أي المبرمج- تبعاً للمسؤولية عن عيوبها.

كما يتميز هذا النص عن سابقه فيما قبل التعديل بكونه قد تضمن صراحة اعتبار المُنتَج الفكري أو التَّقْنِيّ سلعة محمية بموجب هذا القانون بما يشمل اعتبار الشخص الذي زوّد المركبة بهذه البرمجيات مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن عيوبها، وهو ما لم يتعرض لذكره المشرع في النص القديم<sup>421</sup>.

كما تتجلى إشكالية تطبيق قاعدة العيوب الخفية أيضاً بالنسبة لهذه المركبات في مجهولية منتجها بالنسبة للمستهلك بكونها مستوردة من خارج دولة الإمارات العربية المتحدة بما يستدعي - لمواجهة ذلك- ضرورة التوسع في تفسير مدلول المنتج لضمان حماية أكبر للمتضررين منها. وهذا

<sup>420</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.122

<sup>421</sup> جاء في المادة الأولى من قانون حماية المستهلك رقم 24 لسنة 2006: "...السلعة: منتج صناعي، أو زراعي أو حيواني أو تحويلي بما في ذلك العناصر الأولية للمواد والمكونات الداخلة في المنتج...."

ما يستنتج من تعريف المشرع الإماراتي لمفهوم المنتج. بما يجعله مسؤولاً عن عيوب منتجاته بشكل واسع، خاصة في الأحوال التي يتعذر فيها على المضرور مواجهة مُنتجها الحقيقي<sup>422</sup>.

كما أن من مظاهر الحماية التي كفلها القانون الجديد لحماية المستهلك عدم تقييد كون السلعة مصنعة محلياً بما يبرر مسؤولية مصنعيها إلى جانب التاجر، كما كان عليه الحال في القانون الملغى، الذي كان يشترط في قيام المسؤولية التضامنية بين التاجر والمُصنِّع هو أن تكون تلك المنتجات مصنعة محلياً بما ينافي مسؤوليتهما عن أية أضرار فيما لو كانت تلك المنتجات مصنعة خارج حدود الدولة بحيث يقتصر حق المستهلك في هذه الحالة بالرجوع على التاجر المباشر أو المورد كمزودين للسلعة المعيبة<sup>423</sup>.

وتأسيساً على ما تقدم، فإن الأخذ بالمفهوم الموسع للمنتج يعتبر غاية في الأهمية من أجل ضمان حماية أكبر للمستهلك والمتضرر، خاصة مع اعتبار أن تلك المنتجات منتجات متطورة وعلى درجة بالغة من التعقيد التقني بحيث لا تقتصر العيوب فيها على العيوب التي تمثل الأضرار التجارية المتعلقة بعقد البيع<sup>424</sup>، وقد ارتأت الباحثة -مُضِيّاً على هَدْيِ المسلك التشريعي السديد- تحديد مدلول مصطلح المُنتج -أيما ورد في هذا الفصل- بمفهومه الشامل الذي قرره المشرع في تعريف مُزوّد الخدمة ليكون شاملاً لكل من يدخل تحت جميع من يعمل من أشخاص في فئات الإنتاج والتوزيع حتى وصول ذلك المنتج إلى يد المستهلك.

<sup>422</sup>الغزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص.370  
<sup>423</sup>نصت المادة التاسعة من قانون حماية المستهلك الملغى رقم 24 لسنة 2006 على أن: "يسأل المزود عن الضرر الناجم عن استخدام السلعة واستهلاكها كما يسأل عن عدم توفير قطع الغيار للسلع المعمرة خلال فترة زمنية محددة وعن عدم توفير الضمانات المعلن عنها أو المتفق عليها مع المستهلك، وذلك كله وفقاً للقواعد التي تصدر بقرار من الوزير. وإذا كانت السلعة منتجة محلياً قامت مسؤولية المنتج والبائع التضامنية عما سبق."  
<sup>424</sup>الغزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص.13

### الفرع الثاني: تعريف المتضرر في ضوء أحكام المسؤولية عن المنتجات

في هذا الجزء من الأطروحة، تم تحديد الفئة التي تتمتع بالحماية القانونية في مواجهة أضرار المنتجات استكمالاً للنطاق المكمل لموضوع المسؤولية العقدية للمنتج من حيث الأشخاص، حيث تتناول الباحثة النظر فيما يَصْدُقُ عليه وصف المتضرر من هذه الفئة وهل ينحصر تعريفه في شخص المشتري المتعاقد أم أنه يمتد ليشمل من تضرر من الغير الذي لا تربطه بمُحْدِثِ الضرر أي رابطة تعاقدية. فقد أدى التطور التقني لهذه المنتجات الى تزايد إقبال المستهلكين على شرائها بينما رافقت هذه الزيادة تنامي معدلات الأضرار الناشئة عنها واتساع رقعة الفئات التي تَطَأُهَا تلك الأضرار<sup>425</sup>. وفي هذا السياق أيضاً تتعدد الفرضيات المحتملة لهؤلاء المتضررين، بما يقتضي البحث في مدى أحقية أيٍّ من أولئك المتضررين في الرجوع على المنتج بشكل مباشر استناداً الى العقد للمطالبة بالتعويض عن الأضرار.

حيث تتمثل الفرضية الأولى باعتبارها أبسط تلك الفرضيات في حالة كون المتضرر هو الطرف الثاني في العقد المبرم مع المنتج، حيث تعد قواعد المسؤولية التعاقدية -من الناحية الواقعية- أقرب السبل لحماية مستهلكي المنتجات المعيبة، فتكون الأضرار الناشئة عن عيوب المنتج محصورة - في غالب الأحوال- بالمستهلك دون غيره، بما يجعل استناد المتضرر إلى العقد السبيل الأمثل لطلب التعويض في مواجهة المُنْتِجِ استناداً إلى قاعدة ضمان العيوب الخفية في عقد البيع إن تحققت شروطها، حيث أن مبدأ نسبية أثر العقد، يحول دون امتداد آثار العقد إلى غير المتعاقدين<sup>426</sup>، بما يجيز لمالك المركبة المستقلة الرجوع على منتجها بضمان تعويض الأضرار الناشئة عن عيوبها في ظل التنامي المتوقع لتعداد الحوادث الناشئة عن استخدام تلك المركبات بالنظر إلى الصلاحيات الواسعة لنظام التشغيل الآلي فيها في عملية القيادة وما تتمتع به من استقلالية نتيجة لذلك بمعزل عن

<sup>425</sup>الغزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص.37

<sup>426</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديبى. مرجع سابق. ص.126

تأثير مالكيها ومشغليها. وهذا ما يستوجب النظر في مدى أحقية المستهلك كمشتري نهائي للمنتج أو السلعة في الرجوع بشكل مباشر على البائعين السابقين وصولاً إلى مُصنِّع السلعة أو المُنتِج رغم انتفاء الرابطة التعاقدية بينه وبين أي من أولئك.

فعلى الرغم من أن الإجابة بالإيجاب تصطدم -في ظاهرها- مع مبدأ نسبية أثر العقد<sup>427</sup> إلا أنه قد يكون لهذه الإجابة سندٌ قانونيٌّ يُبرِّزُ الخروج على مبدأ نسبية أثر العقد. فقد منحت اجتهادات القضاء الفرنسي للمستهلك كمشتري أخير الحق في رفع دعوى مباشرة على أساس العقد المبرم مع المُنتِج الأول استناداً لأحكام ضمان العيوب الخفية<sup>428</sup>، وتَبَرُّزُ أهمية الاسترشاد بهذا الاتجاه فيما يتعلق بمسؤولية مُنتِج المركبات المستقلة، بسبب التعدد الحاصل في منتجي هذه المركبات ضمن مسار صناعي واحد بما يجعلهم جميعاً على صلة ما بتلك المنتجات التي قاموا بتصنيعها نظراً لطبيعة تلك المنتجات التقنية التي تتطلب منهم ذلك. وهو ما يسهل بدوره تحديد هؤلاء المنتجين ضمن سلاسل الإنتاج ويوفر ضماناً احتياطية للمتضرر لاختصاصهم في حال المطالبة بالتعويض لأن الشركات المنتجة هي الأقدر على التعويض. وجزير بالذكر أن لجوء المتضرر إلى الدعوى المباشرة لمطالبة مدين المدين وهم المنتجون الآخرون في سلسلة صناعة المركبة المستقلة عدا بائعها المباشر الذي تربطه به رابطة تعاقدية لا ينفي طبيعتها كنظرية قانونية استثنائية تجيز للدائن الرجوع بشكل مباشر باسمه ولحسابه على مدين المدين<sup>429</sup>، حيث إنه لا يُقاس على الاستثناء ولا يُتوسَّع في تفسيره بما يقتضي وجود نص قانوني خاص يتضمن ذكر الحالات والاشتراطات القانونية الخاصة بها<sup>430</sup>.

كما أن من المهم أيضاً -في هذا الصدد- السماح للمالك بالرجوع على المُنتِج في حال رجوع الغير عليه بالضمان إذا تبين أن السبب في حدوث الضرر هو النظام التشغيلي للمركبة لظالما أنه لم

<sup>427</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق (220)، ص.356

<sup>428</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطن. مرجع سابق، ص.127

<sup>429</sup>الجبوري، ياسين محمد (2012). الدعوى المباشرة في القانوني المدني الأردني. مجلة الشريعة والقانون. ص. 5. السنة. 26، العدد. 52. 267-345

<sup>430</sup>الجبوري، ياسين محمد. مرجع سابق(432). ص.30



يكن من بُدِّ أمام المتضرر من الغير إلا الرجوع على مالك تلك المركبات من أجل مطالبته بالتعويض إذ أن من حق المالك في مثل هذه الحالة كمستهلك الرجوع على المنتج بتكاليف التعويض الذي دفعه للمتضرر من الغير عملاً بمقتضيات العدالة ومنعاً من إثراء المنتج على حساب المالك، وهذا ما أخذت به بعض أحكام القضاء الفرنسي حين اعتبرت أن تعويض مالك المركبة للغير هو من قبيل مصروفات العيب التي يلتزم بها المنتج<sup>431</sup>.

أما الفرضية الثانية التي تخص المتضررين من هذه المركبات فهي احتمالية أن يكون الشخص المتضرر مشغولاً تلك المركبة لا مالكة والذي لا تربطه أي علاقة تعاقدية مع منتج المركبة، إذ لا يستطيع -في مثل هذه الأحوال- الرجوع على المنتج لمطالبته بتعويض الضرر استناداً لقاعدة ضمان العيوب الخفية عن طريق العقد الذي لم يكن طرفاً فيه، كما يسري حكم ذات العلة والنتيجة على غيره من المتضررين من الغير كالمشاة الذين تضرروا من حادث الاصطدام أو ركاب المركبات الأخرى، إذ يكون بمقدور أيٍّ من هؤلاء الرجوع على المنتج استناداً إلى أحكام المسؤولية التقصيرية إذا تحققت أركانها<sup>432</sup>.

إلا أن ثمة حلاً يُسهّل على المضرور الحصول على التعويض والذي يتمثل في إمكانية رجوع المتضرر على المنتج استناداً إلى الدعوى غير المباشرة إذ يعتبر المضرور في مثل هذه الأحوال -كراكب الدراجة مثلاً- دائئاً لمالك المركبة الذي يعد هو بدوره دائئاً للمنتج المدين فيما لو كان السبب الذي قد نشأ عنه الضرر هو عيب المركبة المستقلة<sup>433</sup> خاصة وأن منتجي هذه المركبات أكثر ملاءة وقدرة على التعويض. وهذا ما اتجه إليه القضاء الفرنسي حيث سمح لمستهلك الدواء

<sup>431</sup>جميعي، حسن عبد الباسط (2000). مسؤولية المنتج عن الأضرار التي تسببها منتجاته المعيبة، ص. 42، الطبعة الأولى، القاهرة: دار النهضة العربية.

<sup>432</sup>هذا ما سيتم بحثه ضمن المبحث الثاني من هذا الفصل

<sup>433</sup>فالدعوى غير المباشرة : هي وسيلة التي يمكن استخدامها من قبل الدائن للرجوع على مدينه بما لهذا المدين لدى الغير ( مدين المدين) من حق. انظر الجبوري، ياسين محمد مرجع سابق (432). ص. 2.

بالرجوع بدعوى مباشرة على صانع الدواء على أساس عقدي، رغبة منها في التوسع في نطاق الالتزام بالسلامة العامة لحماية المستهلك المضرور<sup>434</sup>.

ولحل اشكالية الإسناد القانوني الذي تأسست عليه تلك الاجتهادات، فقد لجأ القضاء الفرنسي إلى تطوير مفهوم مسؤولية المنتج عن الإخلال بالتزاماته التعاقدية قَبْلَ الغير والخروج صراحةً عن مبدأ نسبية أثر العقد بغية تحقيق مزيد من الحماية للطرف المضرور للتصدي لعقبات هذا المبدأ، حيث سمح القضاء للغير المتضرر بإسناد الدعوى المرفوعة على أساس عقد البيع الذي يتضمن الاشتراط لمصلحتهم فيما هو أقرب لقواعد الاشتراط لمصلحة الغير<sup>435</sup>. ولعلَّ السبب الدافع وراء كل هذا يَكْمُنُ في انتشار الصناعات ذات التقنية العالية والخطرة أو بسبب ظروف استعمالها كما هو الحال عليه بالنسبة للمركبات المستقلة بسبب تفاقم الآثار الناشئة عن استقلاليتها في قيادة المركبة والتي يتجاوز الضرر فيها حدود سائقها أو من يستقلُّها أو المارة وأصحاب المركبات الأخرى.

وقد سبق التعريف بالطبيعة القانونية للمركبات المستقلة بدخولها تحت مفهوم الشبيئية التي هي مناط المسؤولية الخاصة بالحراسة عن الأشياء، غير أن وصف هذه الأشياء من الناحية التجارية من شأنه أن يؤثر على تحديد فئة المتضررين منها وذلك كأن يتم إدخال المركبات المستقلة على اعتبار كونها خدماتٍ وليست سلعةً أو منتجاتٍ يملكها شخصٌ معينٌ باعتباره مُنتَجًا لها، مما سيوسع من مجال مسؤولية منتجها أو مقدم تلك الخدمة أو السلعة من خلال اتساع دائرة المتضررين<sup>436</sup>. والذي لا يُبقي شرط وجود علاقة عقدية بين أطراف المطالبة عائقًا للرجوع على المنتج. وقد أحسن المشرع في مسلكه هذا إذ لم يشترط وجود رابطة تعاقدية بين المتضرر ومُنتِج تلك المركبات في سبيل الحصول على تلك الخدمة أو ذلك المنتج إذ يستطيع المستهلك أن يحصل عليهما بأية طريقة

<sup>434</sup>بدر، أسامة (2007). مسؤولية المنتج والموزع. ندوة حماية المستهلك، ص. 194. العين (الإمارات العربية المتحدة).

<sup>435</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطنى. مرجع سابق (198). ص. 325.

<sup>436</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (319) P. 3

وبمقابلٍ أو دون مقابل، وهو ما يَسُوغُ استنتاجه من خلال تعريف القانون للمستهلك في المادة الأولى والتي نصت على أنه:

"كل شخص طبيعي أو اعتباري يحصل على سلعة أو خدمة بمقابل أو دون مقابل- إشباعاً لحاجته أو حاجة غيره، أو يجري التعامل أو التعاقد معه بشأنها".

ومع هذا فقد بقي المشرع الإماراتي ملتزماً بالنهج الذي يعتمد المفهوم الضيق لمصطلح المستهلك، حيث يأخذ أنصار هذا الاتجاه -وهو الغالب- بفكرة المستهلك الذي يصبح طرفاً في عقد تزويد سلعة أو خدمة لأجل اشباع حاجاته الشخصية غير المهنية<sup>437</sup>.

كما يلاحظ أيضاً على قانون حماية المستهلك الإماراتي أن أحقية المطالبة بالتعويض عن عيوب المنتجات أو الخدمات مقتصرة على المستهلك نفسه الذي تلقى الخدمة أو المنتج، بما لا يجيز للغير الذي تضرر من استعمال أو استفادة المستهلك من المنتج أو الخدمة مطالبة المُنتج بالتعويض وفقاً لهذا القانون كما جاء ذلك صريحاً في نص المادة 24 من قانون حماية المستهلك الإماراتي والتي نصت على أن:

"1- للمستهلك الحق في طلب التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية التي لحقت به نتيجة استخدام السلعة أو الخدمة، وفقاً للتشريعات النافذة في الدولة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك.....".

حيث ترى الباحثة أنه كان حقيقاً بالمشرع أن يَتَّبِعَ سَنَنَ التشريعات المُقَارَنَةِ في هذا الأمر بتوفير حماية قانونية للمتضررين من المنتجات من غير المتعاقدين أو المستفيدين من تلك المنتجات دون قصرها على من يتلقاها ليستفيد منها في ظل التطور المشهود والهائل لهذه المنتجات وخاصة

<sup>437</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص.27.

فيما يتعلق بالمركبات المستقلة. هذا ما نهجه التوجيه الأوروبي الصادر في عام 1985 بشأن أحكام المسؤولية عن المنتجات الذي قرر في جملة أحكامه الواردة فيه أحقية كل شخص لحقه ضرر بسبب منتج معيب في مطالبة مُنتجِه بالتعويض<sup>438</sup>.

### المطلب الثاني: أحكام المسؤولية التعاقدية للمُنتج

نظم قانون المعاملات المدنية الإماراتي أحكام ضمان العيوب الخفية ضمن المواد التي تناولت عقد البيع في المواد (543-555) منه، إضافة إلى ما ورد من نصوص تتعلق بخيار العيب الذي نُصَّ عليه ضمن القواعد العامة في المواد (237-242).

غير أنّ قانون حماية المستهلك الإماراتي لم يأتِ بنص جديد خاصٍ بمسؤولية المنتج التعاقدية مكتفياً بإحالة مسألة التعويض إلى التشريعات النافذة في الدولة، إلا أن ما يلفت النظر هنا هو مفردات النص الجديد بشأن الإحالة، حيث جاء في نص المادة 24 من قانون حماية المستهلك أن:

"للمستهلك الحق في طلب التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية التي لحقت به نتيجة استخدام السلعة أو الخدمة، وفقاً للتشريعات النافذة في الدولة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك....".

إذ أنّ الملاحظ على هذا النص أن المشرع قد استبدل عبارة التشريعات النافذة في الدولة محل عبارة "القواعد العامة" التي وردت في التشريع الملغي<sup>439</sup>، وترى الباحثة أن لهذا الاستبدال مقصداً تشريعياً يرمي إليه المشرع من خلال توسيع نطاق الأساس القانوني لتلك المنازعات بما يتجاوز حدود الأحكام المنصوص عليها ضمن القواعد العامة في التعويض ليشمل جميع القواعد

<sup>438</sup> عبد الحميد، عبد الحميد الديبسطي. مرجع سابق. ص. 537.  
<sup>439</sup> جاء في المادة 16 من القانون الملغي بشأن حماية المستهلك رقم 24 لسنة 2006: "للمستهلك الحق في التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية وفقاً للقواعد العامة النافذة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك."

المستحدثة سواءً أكانت نصوصاً قانونية خاصة ضمن قوانين أخرى أم قواعد قانونية أخرى يجري العمل على تقنينها تشريعياً بحيث يكون الأساس القانوني لتلك الأحكام ما ورد في نص المادة 24 من قانون حماية المستهلك.

ومما لا شك فيه -كما تمت الإشارة إليه سابقاً- أن دعاوى المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة ستحظى بظهور واسع في ميادين المنازعات القضائية نظراً لما تتمتع به هذه المركبات من خصائص تقنية متطورة تُمكنها من التفاعل من العنصر البشري والبيئة المحيطة بها بمعزل عن مالكيها، فضلاً عما ينشأ عن استخدامها من عيوب تقنية ناشئة عن تطور ودقة آلياتها لا عن ضعف اهتمام وإتقان منتجها أو صانعها كما هو الحال المتصور في المركبات التقليدية<sup>440</sup>.

كما أنه ولغايات توضيح قاعدة العيوب الخفية وتحديد أسسها القانونية والتأكد من مدى صلاحية تطبيق أحكامها على المسؤولية التعاقدية لمنتجي المركبات المستقلة، فإنه لا بد من البحث بشيء من التأصيل والتفصيل في آثارها القانونية التي تترتب على كل من المنتجين والمتضررين من عيوب هذه المركبات على حدٍ سواءٍ، سوف يتم تقسيم موضوعات هذا المطلب ضمن فرعين يتناول الفرع الأول منهما الشروط القانونية لقاعدة العيوب الخفية، في حين يتعرض الفرع الثاني إلى بيان أهم الآثار القانونية المترتبة على تطبيق أحكامها.

### الفرع الأول: الشروط القانونية لقاعدة ضمان العيوب الخفية

يعتبر ضمان العيب في المُنْتَج حكماً ثابتاً بقوة القانون لا حاجة لاشتراطه على البائع في العقد<sup>441</sup>، كما أنه التزام تبعيٌّ مرتبط بوجود رابطة عقدية بين الأطراف<sup>442</sup>، حيث يستند هذا الالتزام

<sup>440</sup>العرعاوي، عبد القادر (1996). ضمان العيوب الخفية في عقد البيع، ص. 5. الطبعة الأولى، المغرب: منشورات جمعية تنمية البحوث والدراسات القضائية.

<sup>441</sup>الفتلاوي، صاحب عبيد. مرجع سابق. ص. 33

<sup>442</sup>العرعاوي، عبد القادر. مرجع سابق. ص. 35

في وجوده إلى مبدأ الوفاء بالعهد ومبدأ حسن النية، وهو ما أكسبه التسمية بخيار العيب إذا ما نُظر إليه من جهة المشتري، في حين يطلق عليه ضمان العيب إذا رُوعي فيه جانب الالتزام المُلقى على عاتق البائع<sup>443</sup>.

حيث يشترط لاعتبار مُنتج ما معيَّباً بما يقتضي إلزام بئعه -على سبيل المثال- بخيار الفسخ: أن يكون العيب فيه خفياً، وقديماً، ومؤثراً<sup>444</sup>، ولكن لا بُدَّ وقبل البحث في هذه الشروط وعلاقتها بعيوب المركبات المستقلة أن يُوضَّح المقصود بالعيب وأن تُحدَّد طبيعته من خلال استقراء النصوص القانونية ذات الصلة وهو ما سوف تبينه الباحثة تباعاً.

#### - تعريف العيب

قد تبين سابقاً من خلال الرجوع إلى النصوص القانونية ذات الصلة أن المشرع لم يورد تعريفاً صريحاً للعيب يتعلق ببيان ماهية ما يصح اعتباره عيباً وفق المدلول القانوني مكتفياً ببيان شروطه والآثار المترتبة على الضمان المستند إليه، حيث نصت المادة 238 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه:

"يشترط في العيب لكي يُثبَّت به الخيار أن يكون قديماً مؤثراً في قيمة المعقود عليه وأن يجهله المشتري وألا يكون البائع قد اشترط البراءة منه."

كما نصت المادة 544 من ذات القانون على أنه:

"1- إذا ظهر في المبيع عيبٌ قديمٌ، كان المشتري مُخَيَّرًا إن شاء ردهُ وإن شاء قَبِلَهُ بالثمن المُسمَّى، وليس له إمساكه والمطالبة بما أنقصه العيب من الثمن .

<sup>443</sup>قتلاوي، صاحب عبيد. مرجع سابق. ص. 34  
<sup>444</sup>انظر المادة 238 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي.

2- ويعتبر العيب قديماً إذا كان موجوداً في المبيع قبل البيع أو حدث بعده وهو في يد البائع قبل التسليم. 3- ويعتبر العيب الحادث عند المشتري بحكم القديم إذا كان مستنداً إلى سبب قديم موجود في المبيع عند البائع. 4- ويشترط في العيب القديم أن يكون خفياً والعيب الخفي: هو الذي لا يُعْرَفُ بمشاهدة ظاهر المبيع أو لا يَتَبَيَّنُهُ الشخص العادي أو لا يكشفه غير خبير أو لا يظهر إلا بالتجربة."

وقد تنازع الفقه القانوني في تعريف العيب مذهباً أحدهما يأخذ بالمفهوم الواسع للعيب والآخر يأخذ بالمفهوم الضيق لذلك المدلول<sup>445</sup>، حيث يرى أنصار المفهوم الضيق في المدلول العيب بأنه: "الآفة العارضة التي تخلو منها الفطرة السليمة للمبيع"<sup>446</sup>، تلك الآفة التي تؤثر على المنفعة والقيمة للمبيع<sup>447</sup>، في حين يعرفه أنصار المفهوم الواسع بأنه بالإضافة إلى كونه آفة عارضة فهو عبارة عن: "تخلف الصفات المشروطة أو المكفولة في العقد"<sup>448</sup>.

ومن خلال مراجعة نصوص قانون المعاملات المدنية الإماراتي يتبين أنه قد أخذ بالمفهوم الضيق للعيب بحيث قَصَرَ مدلوله القانوني على الآفة العارضة التي تخلو منها الفطرة السليمة للمبيع، معتبراً في تحديد مدلوله الجانب الاقتصادي المتمثل بكل ما يؤثر على نقصان قيمة المبيع، متوقفاً عند حد الأضرار التجارية المتمثلة بالأضرار الناجمة عن عقد البيع دون غيرها من الأضرار<sup>449</sup>، مما يثير إشكالية تحديد مصير المتضررين في ذواتهم وممتلكاتهم بسبب تلك المنتجات بما يخرج عن حد الأضرار التجارية وآلية تعويض هؤلاء عما لحق بهم من أضرار نتيجة لذلك، إضافة إلى

<sup>445</sup>فتلاوي، صاحب عبيد. مرجع سابق. ص. 41-40

<sup>446</sup>فتلاوي، صاحب عبيد. مرجع سابق. ص. 41-40

<sup>447</sup>العرعاوي، عبد القادر. مرجع سابق. ص. 22

<sup>448</sup>العرعاوي، عبد القادر. المرجع سابق. ص. 24

<sup>449</sup>العرعاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 18

أن هذه الأضرار قد تتجاوز مشتري المنتج لتلحق بالغير مسببةً أضراراً مادية ليست مشمولة بالحماية القانونية وفقاً لقواعد المسؤولية التعاقدية وأحكامها.

أما فيما يتعلق بموقف المشرع الإماراتي وفق قانون حماية المستهلك الإماراتي حول تعريف العيب، فقد أورد المشرع فيه مصطلحين صريحين هما: مصطلح العيب ومصطلح الخلل حيث عرّف العيب بكونه: "نقصاً في الجودة، أو الكمية، أو الكفاءة، أو اختلافاً في الشكل الخارجي، أو الحجم، أو مكونات السلعة، أو الخدمة ناتج عن خطأ في تصميمها، أو تصنيعها، أو إنتاجها، أو تقديمها للمستهلك، مما قد يؤدي إلى الإضرار به أو حرمانه كلياً أو جزئياً من الاستفادة منها، بشرط ألا يكون العيب قد نشأ عن تصرف من المستهلك"<sup>450</sup>. فيما عرّف الخلل بأنه: "كل ما يصيب السلعة بعد إنتاجها أو الخدمة بعد تقديمها مما قد يؤدي إلى الإضرار بالمستهلك أو حرمانه كلياً أو جزئياً من الاستفادة منها بشرط ألا يكون الخلل قد نشأ عن تصرف من المستهلك"<sup>451</sup>.

ومما يلاحظ هنا، أن المشرع لم يأت بتعريف جديد يتميز عما هو عليه تعريف العيب الوارد في النص العام إذ أنه تعريف العيب في قانون حماية المستهلك قاصر على العيوب التي تؤثر على الاستفادة المستهلك من المنتج، كما أن أضراره محصورة فقط على كيفية انتفاع المستهلك به، إذ أن كلا الاصطلاحين قائمان على ذات الفلسفة. كما لم يُشير هذا النص الخاص إلى الأضرار الجسمانية التي قد تصيب غير المستهلك بسبب عيب في المنتج نفسه، لكن ما يسترعي الانتباه هنا هو إيراد مصطلح الخلل والذي يُعدّ -من حيث الظاهر- مصطلحاً مُرادفاً للعيب، لكن إمعان النظر في كلا المصطلحين يبيّن ما بينهما من فرق دقيق حيث إنّ مصطلح الخلل متعلق بما قد يحصل بعد عملية الإنتاج والتصنيع في حين يتعلق مصطلح العيب بما ينبج عن سوء التصنيع والتصميم، أي أثناء عملية الإنتاج لا بعدها، مما يحمل على القول بأن هذا النص قد جاء بحكم مغاير لما ورد في تعريف

<sup>450</sup>انظر لطفاً: المادة الأولى من قانون حماية المستهلك رقم 145 لسنة 2020

<sup>451</sup>انظر لطفاً: المادة الأولى من قانون حماية المستهلك رقم 145 لسنة 2020



العيب ضمن نصوص قانون المعاملات المدنية والذي اشترط أن يكون العيب قديماً أي راجعاً إلى وقت انتاج المبيع، وهو ما قد يكون ذا فائدة هامة في سياق البحث المتعلق بعيوب أو خلل المركبات المستقلة وأنظمتها نظراً لتميزها بخاصية التعلم الذاتي مع تَعَدُّ توقع ما قد يصدر عنها أثناء تفاعلها مع البيئة المحيطة بها حتى من قبل مصنعيها أنفسهم<sup>452</sup>.

وعلى جانب آخر من المقارنة والمقاربة بين مدلولات تعريف العيب في القوانين المختلفة، فإن من الملاحظ هنا أن اتفاقية دول السوق الأوروبية المشتركة<sup>453</sup> قد أوردت مفهوماً موسعاً لمدلول مصطلح العيب يمكن الاسترشاد به، خاصة في ظل التطور التقني الذي يعيشه العالم<sup>454</sup>. حيث يعرف العيب -وفقاً لهذه الاتفاقية- بأنه: "عدم استيفاء المنتج لوسائل وعناصر الأمان المطلوبة لسلامة الأشخاص والأموال بغض النظر كان عالمياً به مُنتَجُهُ أم لا"<sup>455</sup>. ولعل أهم ما جاءت به اتفاقية دول السوق الأوروبية المشتركة أنها حمّلت المُنتِج المسؤولية عن العيوب التي تنشأ من مخاطر التقدم التقني أو عيوب التقنيات المتطورة التي لم يكن من السهل اكتشافها لحظة عرض المنتج للتسويق<sup>456</sup>.

#### - أشكال العيوب في المركبات المستقلة

أما فيما يتعلق بالعيوب التي قد تطرأ على المركبات المستقلة، فإنها لا تقتصر -من حيث طبيعتها- على العيوب الناشئة عن عدم صلاحية المبيع للغاية التي أعدَّ من أجلها، بما يُمثِّل نقصان قيمة الشيء أو منفعته على المعنى الذي نفهمه من العيب من خلال استقراء أحكام ضمان العيوب الخفية، بل يتسع مفهوم العيب ليشمل العيوب المتعلقة بالأضرار التي يتسبب فيها المبيع والتي تصيب

<sup>452</sup>Florina Lohmann, M. *Supra* note (12) P. 238

<sup>453</sup>اتفاقية روما لسنة 1958 التي أنشأت السوق الأوروبية المشتركة  
Available at: <<https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/en/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/treaty-of-rome>> [Accessed 30 September 2022].

<sup>454</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 78.  
<sup>455</sup>للاطلاع على نص الاتفاقية انظر لطفاً:

Retrieved 30 September 2022, from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:11957E/TXT>

<sup>456</sup>العزاوي، سالم محمد. المرجع سابق. ص. 78.

الأشخاص والأموال<sup>457</sup> بما يغلب على الظن أن تكون الأخيرة هي الأكثر ظهورًا -من حيث الواقع- بسبب تطور التقنيات التي تم تزويد هذه المركبات بها وآلية تشغيلها المستقلة عن المشغل البشري بما يجعل الحاجة ماسةً إلى مراجعة نصوص القواعد العامة ذات الصلة أو أفراد نصوص خاصة بشأن عيوب المركبات المستقلة.

وتتنوع العيوب الخاصة بالمركبات المستقلة وفق صورٍ كثيرةٍ منها: عيوب التصميم التي تتمثل بعدم توافق تصميم المنتج مع متطلبات السلامة بموجب المعايير التقنية وقت إطلاقه في السوق، بحيث أنها لا تحقق الحدود الواجب توافرها من السلامة المطلوبة<sup>458</sup> بما يجعل غالبية حالات عيب تصميم المركبات المستقلة متعلقة بالخوارزميات لأن معظم الحوادث الخاصة بالمركبات المستقلة ذات الاستقلالية الكاملة راجعٌ إلى خلل في أنظمتها التشغيلية، بحيث يمكن أن يتسبب عيب البرنامج في زيادة سرعة المركبة عن الحد المعتاد، أو أن يؤدي إلى تجاهلها إشارة التوقف التام وهو ما يستدعي هنا الاستعانة بخبير تقني متخصص لتحديد كيفية إعداد الخوارزمية أو "تصميمها" بطريقة أكثر أمانًا والذي من شأنه أن يمنع من وقوع الحادث، إلا أن الادعاء بوجود عيب التصميم تكتفه الكثير من المعوقات بدءًا من الكلفة المرتفعة لإجراءات التقاضي وانتهاءً بصعوبة وجود خبير مؤهل قادرٍ على تحديد معالم عيب التصميم المدعى به تحديدًا جازمًا تترتب عليه آثاره القانونية، بما يجعل من هذا الادعاء مقصورًا على نطاقٍ ضيقٍ من الحالات التي يترتب على ثبوته فيها تحمُّل المصنِّع لتبعة المسؤولية القائمة على أساس ثبوت ذلك العيب<sup>459</sup>.

كما تتمثل الصورة الثانية من صور العيوب الخاصة بالمركبات المستقلة في عيوب التصنيع التي تحدث بسبب مخالفة المُنْتِج للمواصفات والمعايير المعتمدة بسبب أخطاء في إجراءات الإنتاج

<sup>457</sup>جميبي، حسن عبد الباسط. مرجع سابق. ص.38

<sup>458</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.147

<sup>459</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.263-264

التي حالت دون ذلك<sup>460</sup>، حيث يمكن للمدعي -في مثل هذه الأحوال- أن يثبت أن أجهزة المركبة لم تعمل على النحو الذي حدده الصانع لها وذلك كأن تفقد أجهزة الاستشعار -مثلاً- قدرتها على العمل في الكشف عن الحركة المرورية الخاصة بطريق الرحلة، كما تواجه الادعاءات الخاصة بعيوب التصنيع الخاصة المركبات المستقلة معوقات كثيرة في سياق تطبيقها على البرمجيات نظرًا لعدم وجود الطبيعة المادية المحسوسة في حالة البرمجيات التي لا تعدو كونها مجرد رموز لوغاريتمية أو برمجية معقدة بما يجعل من الصعوبة بمكان الادعاء بعيوب التصنيع على صور مجردة من الرموز والاشكال المنتظمة في سلاسل برمجية<sup>461</sup>.

وقد أحسن المشرع الإماراتي حين اعتبر برامج الحاسوب منتجًا فكريًا -بما يُتصَوَّرُ معه قابلية وجود العيب فيه- وذلك عند تعريفه لمصطلح السلعة في المادة الأولى من خلال قانون حماية المستهلك بالشكل التالي: "كل مادة طبيعية، أو منتج صناعي، أو زراعي، أو حيواني، أو تحويلي، أو فكري، أو تقني بما في ذلك العناصر الأولية للمواد والمكونات التي تدخل في المنتج"<sup>462</sup>.

أما الصورة الثالثة من صور العيوب الخاصة بالمركبات المستقلة فتتمثل في عيوب العملية التسويقية للمنتج كعدم كفاية التعليمات أو التحذيرات الخاصة باستخدام المنتج بما يشمل إغفال المنتج لواجبه في تحذير مستخدمي منتجاته بالقدر الذي يدرأ عنهم المخاطر المحتملة من استخدامه ويمكنهم أيضًا من تحصيل منفعه على الصورة المثلى<sup>463</sup>، إذ يتمثل الالتزام الرئيسي في واجب التحذير والتعريف بالمنتج والذي يقع على عاتق المنتجين في تمكين المستهلكين من معرفة المخاطر المحتملة التي قد يواجهها سائق المركبة المستقلة أثناء رحلة القيادة، كما لو تواجدت المركبة في نطاق جغرافي خارج عن نطاق منظومة الخرائط الرقمية المحفوظة لديها بما أدى الى عدم قدرتها على التعرف

<sup>460</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P. 181-182

<sup>461</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.259

<sup>462</sup>نص المادة الأولى من القانون الاتحادي رقم 15 لسنة 2020 في شأن حماية المستهلك.

<sup>463</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.181-182

على تفاصيل ذلك النطاق وتحديد المخاطر التي قد تتعرض لها المركبة أثناء تواجدها فيه والذي يؤدي بدوره الى تَعَطُّل المركبة عن العمل وما قد يسببه ذلك التعطل من أضرار تلحق بالأشخاص أو المركبات الأخرى على الطريق، بما يوجب على المُصنِّع تحذير مالك تلك المركبة من مَعَبَّة تَعرضه لمثل هذه الأحوال عند استخدامه تلك المركبات بشكل يضمن استخدامها بصورة آمنة رشيدة، وتحزُّرًا مما قد ينشأ عن استخدام تلك المركبات بصورة خاطئة من مخاطر جسيمة، ويتأكد هذا الواجب ببذل المُصنِّع كلَّ ما في وُسْعِهِ من جهود التوعية اللازمة لدرء تلك المخاطر بما يشمل وسائل الدعاية والإعلان المتعددة من تسجيلات مرئية ومسموعة ومكتوبة بالإضافة إلى عقد لقاءات تعريفية مسجلة وحضورية خاصة ببيان الأساليب المثلى للتعامل مع هذه المنتجات من قبل المستهلك قبل شرائه لتلك المركبات بما يوفر فهمًا عميقًا ودقيقًا لدى أولئك المستهلكين بألية عمل تلك المركبات<sup>464</sup>.

#### - شروط العيب الموجب للضمان

إن العيبَ المُوجِبَ للضمان كما تقتضي المادة 238 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي هو ما كان وُجُودُهُ مُؤَثِّرًا في استعمال الشيء على نَحْوٍ يجعله غير صالح للاستعمال، حيث يشترط في كونه عيبًا موجبًا للضمان أن يكون قديمًا وخفيًا ومؤثرًا، بحيث لا يكون في إمكان المشتري التعرف على ذلك العيب بمجرد الفحص الاعتيادي للمركبة وقت الشراء، ودون أن يكون المشتري عالمًا بحقيقة هذا العيب عند البيع<sup>465</sup>، وهذا ما يستلزم ضرورة تفصيل تلك الشروط مع بيان المقاصد التشريعية منها في حدود ما تُثبِرُهُ تلك الشروط من إشكاليات قانونية تتصل بهذا السياق مع التعرض

<sup>464</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.265

<sup>465</sup>جاء في المادة 545 ما نصُّه: "لا يكون البائع مسؤولاً عن العيب القديم في الحالات التالية: 3... - إذا اشترى المشتري المبيع وهو عالمٌ بما فيه من العيب".

-في ذات الوقت -إلى بيان مدى ملاءمة تلك الشروط لطبيعة العيوب الخاصة بالمركبات المستقلة وذلك على التفصيل الآتي:

الشرط الأول: وهو كونُ العيب قديماً حيث يعتبر العيب قديماً إذا وجد في المبيع قبل مدة معينة، حيث تبينُ المشرع الإماراتي ضابط التسليم كشرطٍ لاعتبار العيب قديماً إذ يتحقق كونه قديماً بوجوده قبل تسليم المنتج سواءً أكان ذلك قبل إبرام عقد البيع أم بعده. وفي حالات قد يُتصوّرُ اعتباره قديماً حكماً ولو بعد تسلّم المشتري لذلك المنتج إذا ما كان مُستنداً في نشوئه إلى سببٍ قديمٍ أثناء وجوده في حيازة البائع وفقاً لما نصت عليه أحكام الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 544 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه:

"2.....- ويعتبر العيب قديماً إذا كان موجوداً في المبيع قبل البيع أو حدث بعده وهو في يد البائع قبل التسليم. 3- ويعتبر العيب الحادث عند المشتري بحكم القديم إذا كان مستنداً إلى سبب قديم موجود في المبيع عند البائع.....".

أما فيما يتعلق بتحقيق شرط القِدَم بالنسبة لعيوب المركبات المستقلة فيما يتصل بالعيوب التجارية التي تلحق بها والتي تُنتجُ عن عقد البيع بما يؤثر على انتفاع مُشغِّل تلك المركبة بها، حيث ترى الباحثة صعوبة اثبات تحقق هذا الشرط فيما يخص عيوب المركبات المستقلة نتيجة لما تتمتع به تلك المركبات من تطور تكنولوجي تستند آلية عملها فيه إلى خوارزميات معقدة تُمثِّلُ قِوَامَ عمل الذكاء الاصطناعي الذي يسيطر على دُفَّة القيادة فيها بما يتعذر معه التنبؤ عن ماهية وطبيعة القرارات التي قد تصدر عن تلك المركبات حتى في الأحوال التي تتماثل فيها الظروف والمشكلات المُحيطة ببيئة تلك المركبة لتباين تلك القرارات التي تصدر عن تلك المركبات في كل حالة على حدة بما يقتضي تجدد تلك العيوب وانتفاء صفة القِدَم عنها بتجدد ما يتخذه النظام التشغيلي فيها من قرارات توافق واقع الحال في كل مرة منها، إضافة إلى أن القول باعتبار كل عيبٍ صادر عنها عيباً قديماً

موجباً للضمان -باعتبار استناده الى سبب سابق قديم موجود في تلك المركبات- من شأنه أن يزيد عبء المسؤولية على البائع تجاه هذه العيوب المتركمة وغير المحدودة، فضلاً عن عدم توافر أسباب المساءلة القانونية في مواجهة كثير من المنتجين إعمالاً لمقتضيات هذا الشرط، وذلك بسبب صعوبة اثبات زمن تحقق هذا العيب نظراً لكونها منتجات تقنية معقدة<sup>466</sup>.

كما أنه سيكون من المتعذر على الشركة المصنعة توقع كافة الاحتمالات الممكنة التي قد تواجهها المركبات المستقلة وترشد المستخدم وفقاً لذلك، خاصة مع وجود خاصية التعلم الذاتي لدى تلك المركبات، والذي يعتبر بدوره سبباً مضافاً إلى جملة تلك الصعوبات التي تواجه الشركات المصنعة فيما يتعلق بالتزامها بإرشاد المستخدم بطريقة تقلل من خطر وقوع الحادث ويضعف من قدرة تلك الشركات على التنبؤ واستشراف ما قد يتصور وقوعه من قبل تلك المركبات<sup>467</sup>.

الشرط الثاني: وهو كون العيب خفياً، وهو كونه غير ظاهرٍ للملاحظة من قبل الشخص العادي<sup>468</sup>، إذ أن كونه ظاهراً يمكن للشخص العادي الاطلاع عليه بالتجربة البسيطة يجعله غير موجب للضمان بمقتضى الحكم الوارد في نص المادة 544 والذي يقضي بأنه:

"4....- ويشترط في العيب القديم: أن يكون خفياً والعيب الخفي هو الذي لا يعرف بمشاهدة ظاهر المبيع أو لا يتبينه الشخص العادي أو لا يكشفه غير خبير أو لا يظهر إلا بالتجربة."

فإذا كان خفاء العيب متصوراً ومتقبلاً وجوده في المبيع فيما يخص الأضرار التجارية التي تلحق بالممتلكات، فلا يمكن تصوره وتقبل وجوده فيما يخص الأضرار التي تلحق بشخص المشتري

<sup>466</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطنى. مرجع سابق. ص. 451.

<sup>467</sup>Florina Lohmann, M. *Supra* note (12) P. 338

<sup>468</sup>عبد الرحمن، أحمد شوقي (1983). ضمان العيوب الخفية في بيع السيارات، ص. 34، الطبعة الأولى، القاهرة: المطبعة العربية الحديثة.

أشد ما يمكن في حالة المركبات المستقلة، وذلك في ظل التطور التقني لهذه المركبات الذي يجعل التفرقة بين ما يعتبر عيباً ظاهراً أو عيباً خفياً أمراً بعيداً المنال في مثل هذه الأحوال<sup>469</sup>.

الشرط الثالث: وهو كون العيب مؤثراً، ويكون كذلك متى وصل ذلك العيب إلى حد من الجسامة يحول دون شراء المشتري للمنتج عند علمه بتوافر العيب فيه أو يحثه علمه ذاك على التفاوض من أجل شراء المنتج وفق شروط أخرى<sup>470</sup>، حيث حددت المادة 238 من قانون المعاملات المدنية الإماراتية مناط التأثير في العيب الموجب للضمان بكونه مؤثراً في قيمة الشيء محل العقد، شريطة ألا يكون من العيوب التي جرى العرف على التسامح فيها<sup>471</sup> حيث نصت المادة المذكورة على أنه:

"يشترط في العيب لكي يثبت به الخيار أن يكون قديماً مؤثراً في قيمة المعقود عليه وأن يجهله المشتري وألا يكون البائع قد اشترط البراءة منه."

إلا أن ما يلاحظ على مسلك المشرع الإماراتي فيما يتعلق بأخذه بمعيار التأثير في القيمة هو عدم تحديد ضابط هذا المعيار فيما إذا كان التأثير المطلوب واقعاً على قيمة الشيء أم على منفعته حيث تباينت الأحكام القضائية في تقرير هذا الضابط وتحديد المقصود التشريعي من صفة العيب المؤثر، ولا شك أن النقص في قيمة المبيع (نقصان الثمن) غير النقص في المنفعة<sup>472</sup>، ويتبدى هذا التباين جلياً من خلال استعراض مقارن لمنطوق هذين الحكمين القضائيين حيث ورد في منطوق الحكم الصادر عن المحكمة الاتحادية العليا في الطعن رقم 325 لسنة 2003 ما نصه:

<sup>469</sup> عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص. 450.

<sup>470</sup> العرعاوي، عبد القادر. مرجع سابق. ص. 66.

<sup>471</sup> انظر المادة 1/534 من قانون المعاملات المدنية الإماراتية: ".....إلا ما جرى العرف على التسامح فيه"

<sup>472</sup> فتلاوي، صاحب عبيد. مرجع سابق. ص. 68.

"..... لما كان ذلك وكان الثابت من تقرير الخبير المنتدب -الذي عوّل عليه الحكم المطعون فيه في قضاؤه- أن العيب المكتشف في السيارة المباعة قديم وسابق على تاريخ الشراء في 2001/6/23 وأن هذا العيب هو التقطعات واللحامات في الشاسية. وخلص من كل ذلك إلى أن العيب يؤدي إلى عدم صلاحية السيارة وبالتالي عدم صلاحيتها للغرض المرخصة من أجله، وقد تأيد ذلك بما جاء في الشهادة الصادرة من الإدارة العامة للمرور في القيادة العامة لشرطة دبي بتاريخ 2001/9/22، وإذ قضى الحكم المطعون فيه بتأييد الحكم الابتدائي الذي اعتمد تقرير الخبير السالف الإشارة إليه لأسبابه. فلا على المحكمة التفاتها عن إجابة طلب إحالة الدعوى للتحقيق متى أقامت قضاؤها على أسباب سائغة تكفي لحمله....."473.

حيث يشير منطوق الحكم المذكور إلى تبني المحكمة لمفهوم العيب المؤثر المتعلق بمنفعة المبيع لا في قيمته، والذي ظهر جلياً من خلال عبارة المحكمة التي تشير إلى أثر ذلك العيب في عدم صلاحية تلك المركبة للغرض الذي رخصت من أجله.

في حين أنه قد ورد في منطوق الحكم الصادر عن محكمة التمييز في إمارة دبي في الطعن رقم 210 لسنة 2007 ما يشير إلى تبني محكمة التمييز لضابط العيب المؤثر المتعلق بقيمة الشيء لا بمنفعته حيث جاء في القرار المذكور ما نصّه:

".....لما كان ذلك وكان الثابت من الأوراق أن الطاعن قد اقتصر في طلباته أمام محكمة أول درجة على طلب نذب الخبير الهندسي صاحب الدور لإعداد تقريره بحالة العقار موضوع الفحص لبيان ما به من عيوب خفية وتقدير ثمنه بهذه العيوب وتحديد قيمته وإنقاص ثمن المبيع عن الثمن المشتري به، وإلزام المدعى عليه (المطعون ضده)

<sup>473</sup>انظر: حكم المحكمة الاتحادية العليا، الطعن رقم 325 لسنة 24 قضائية، 2003، الأحكام المدنية والتجارية، رقم الجزء 4، ص. 2426



برد المبلغ المنقوص من ثمن العقار المبيع بعد تحديد الخبير لقيمته والفوائد بواقع 9% من تاريخ رفع الدعوى وحتى تمام السداد، دون أن يطلب الطاعن فسخ العقد ورد المبيع إلى البائع واسترداد كامل الثمن، فأضحت طلباته تقتصر على إنفاص ثمن العقار المبيع لوجود عيب خفي بعد تمام الشراء مع بقاء العقد قائماً منتجا لكافة آثاره، وعلى ذلك فإن الدعوى. على هذه الصورة تكون غير مقبولة، وإذ قضى الحكم المطعون فيه بتأييد الحكم المستأنف الذي قضى برفض دعوى الطاعن تأسيساً على انتفاء العيوب الخفية بالمبيع فإنه -وأيًا كان وجه الرأي فيه- يكون قد خلص إلى ذات النتيجة الصحيحة بعدم قبول الدعوى، وبالتالي فإن النعي على الحكم المطعون فيه بشأن مدى توافر تلك العيوب من عدمه يكون غير منتج في النزاع ولا جدوى منه<sup>474</sup>.

وأيًا كان معيار التأثير الذي قصده المشرع في النص، فإن تطبيق ذلك المعيار في حدود الأضرار التي تنشأ عن عيوب المركبات المستقلة بما يشمل نقصان قيمتها أو فوات منفعتها هو تطبيق محدود، حيث إنه لا يشمل نقص عناصر السلامة في المركبة نظرًا لتطورها التقني الذي يمكنها من تولي زمام القيادة بمَعزَلٍ عن أيِّ تأثيرٍ من مشغلها أو مصنعها<sup>475</sup>.

كما أن أعمال قواعد المسؤولية الخاصة بضمان العيوب الخفية في نطاق المركبات المستقلة باعتبارها منتجات تقنية متطورة من شأنه أن يؤدي إلى إفلات العديد من المنتجين من المسؤولية الناشئة عن عيوب هذه المركبات، وبالتالي بقاء المتضررين دون ضمان عن الأضرار التي أصابهم نظرًا لصعوبة اثبات تلك العيوب وتأثيرها كما قد سبق بيانه في موضعه من هذه الأطروحة.

بل سيكون مالك المركبة المستقلة -في مآل الأمر ومنتهاه- مُكَبَّلًا بأغلال تلك العيوب دون أن يكون في مقدوره المطالبة بضمان الأضرار المادية التي لحقت به جراء وجود تلك العيوب. سواء كان

<sup>474</sup>انظر لطفاً: حكم محكمة التمييز، الطعن رقم 210 لسنة 2007 قضائية، الأحكام المدنية، رقم الجزء 2، ص. 1299

<sup>475</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطنى. مرجع سابق، ص. 452.

العيب وفقاً للمفهوم التقليدي للعيب وأن المركبة المستقلة منتجاً تقليدياً مثل تعطل عمل كاميرات المركبة، أو إذا كان الضرر ناجماً عن تعطل المركبة بسبب قراراتها في القيادة وفقاً لنظامها التشغيلي.

### الفرع الثاني: آثار قاعدة ضمان العيوب الخفية

تعتبر دعوى ضمان العيوب الخفية التي يقيمها المستهلك في مواجهة المُنتج واحدة من الوسائل القانونية التي يلجأ إليها للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به نتيجة وجود هذه العيوب<sup>476</sup>. إذ ينبغي على المستهلك المتضرر من جراء هذه العيوب أن يثبت وجود العيب وفقاً للشروط المقررة له، ومن ثمَّ اخطار المُنتج البائع بذلك العيب<sup>477</sup> حيث سيتم التطرق في هذا الفرع إلى بيان أهم المتطلبات والأحكام القانونية لهذه الدعوى في حدود ما يثيره إقامة تلك الدعوى من إشكاليات قانونية تتصل بأحكام المسؤولية عن عيوب المركبات المستقلة.

إذ يتوجبُ على المستهلك بوصفه متضرراً إثبات وجود العيب ووقوع الضرر ابتداءً، ثم إثبات الرابط السببية بينهما بكون أن الضرر الذي لحق به ناشيءٌ عن ذلك العيب عملاً بمقتضى القواعد العامة، بيدَ أن إثبات العيوب الخاصة بالمركبات المستقلة يعتبرُ أمراً مُشكلاً بالنسبة للمدعي المتضرر<sup>478</sup>، حيث إن إثبات وجود خلل في برنامج المركبة -مثلاً- يتطلب قُدراً عالياً من المعرفة الفنية بطبيعة عمله وما يطرأ عليه من أعطال، بما يتعذر توافره عند مستهلكي هذه المنتجات.

لذا، تعتبرُ الخبرةُ الفنيةُ الملائمُ القانوني أمام أولئك المتضررين لتجاوز ذلك العائق، حيث يقتضي الأمر أن يطلب المتضرر من المحكمة المختصة دعوة الخبراء لكي يُدلوا بمضمون خبرتهم

<sup>476</sup> تنص المادة 24 من قانون حماية المستهلك رقم 15 لسنة 2020 على: "للمستهلك الحق في طلب التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية التي لحقت به نتيجة استخدام السلعة أو الخدمة، وفقاً للتشريعات النافذة في الدولة، ويقع باطلاً كل اتفاق علي خلاف ذلك".  
<sup>477</sup> فتلاوي، صاحب عبيد. مرجع سابق. ص. 143.

<sup>478</sup> De Bruin, R. *Supra* note (13) P.490

التي قاموا بإجرائها بتوضيح ماهية العيوب التي هي موضوع تلك الخبرة الفنية مما قد يُنقل كاهل المتضرر بتكاليف باهظة نظرًا لتعدد أوجه الخبرة الفنية والذي يتطلب في كثير من الأحيان إشراك عدد من الخبراء -كلٌ حسب تخصصه- لأداء تلك المهمة، كأن يكون العيب المدعى بوجوده عيبًا متعلقًا بتصميم المركبة المستقلة، في حين يختص الخبير الاقتصادي في تحديد تأثير وجود هذا العيب على قيمة المركبة المستقلة أو المنفعة التي أُعدت من أجلها، فيما يقوم خبير ثالث برصد نظام عمل الشبكة البرمجية وعناصر أمن المعلومات لها حيث أن من شأن ذلك أن يدفع المتضرر الى العُدول عن إقامة الدعوى القضائية نظرًا لتكالييفها الباهظة تلك<sup>479</sup>.

فإذا ما أثبت المستهلك هذه العيوب، يَعدُّو العقد المبرم فيما بينه وبين المُنتج غير لازم قبل تسلُّم المشتري للمُنتج وقابلًا للفسخ إذا تم بعد تسلُّم له<sup>480</sup>، مع ثبوت الخيرة للمشتري في أن يتمسك بالمعقود عليه مع مطالبته للمنتج بنقصان الثمن الناشئ عن ثبوت ذلك العيب<sup>481</sup>.

غير أن المشرع الإماراتي أورد نصًا آخرَ يتعلقُ بخيار العيب بما يثير اللبس. حيث جاء في قانون المعاملات المدنية الإماراتي في المادة 544:

"إذا ظهر في المبيع عيبٌ قديمٌ، كان المشتري مخيرًا إن شاء ردهُ وإن

شاء قبَلَهُ بالثمن المُسمّى وليس له إمساكه والمطالبة بما أنقصه العيب من الثمن".

في حين أن نص المادة 242 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي يجيز للمشتري إمساك المعقود عليه مع المطالبة بنقصان الثمن بما نصت أن: "لصاحب خيار العيب أيضًا إمساك المعقود عليه والرجوع بنقصان الثمن." حيث إن في قراءة هذين النصين قراءة مُقارنة قد يثير اللبس

<sup>479</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.265

<sup>480</sup>انظر لطفًا: المادة 239 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي: "1- إذا توفرت في العيب الشروط المبينة في المادة السابقة كان العقد غير لازم بالنسبة لصاحب الخيار قبل القبض قابلًا للفسخ بعده....."

<sup>481</sup>انظر لطفًا: المادة 242 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي: "لصاحب خيار العيب أيضًا إمساك المعقود عليه والرجوع بنقصان الثمن."

بخصوص ما قد يثبتُ للمشتري من خيار العيب في مواجهة المُنتج، بما يُوحى بتعارض هذين النصين من حيث مُقتضاها إذ ترى الباحثة أن السبيل إلى درء هذا التعارض يكون باعتبار خصوصية السياق التشريعي لنص المادة 544 من حيث تَعَلُّقه بعقد البيع بحيث تقرأ دلالة هذا النص مقرونة بدلالة نص المادة 543/2 من ذات القانون والتي تقضي بجواز تطبيق القواعد العامة لخيار العيب على عيوب المعقود عليه في عقد البيع مع مراعاة النصوص الخاصة به بما يقتضي ذلك من اعتبار أن خيار المطالبة بنقصان الثمن غير وارد في الأحوال التي تتعلق بعقد البيع حصراً مراعاة للسياق التشريعي مع بقاءه خياراً عقدياً قائماً في غيره من العقود الأخرى.

حيث يستفاد من إشارة تلك النصوص ما يؤكد مسلك المشرع الإماراتي بتبنيهِ للمفهوم الضيق للعيب ضمن نظرية العيوب الخفية وأحكامها، وما يَسْتَتِيعُه هذا التقرير من عدم انطباق أحكام تلك القواعد في حماية مستهلكي المركبات المستقلة فيما يتعلق بالعيوب الجسمية والأضرار الناجمة عن تشغيلها ذلك إذا ما اعتبرت قرارات المركبة التي تتخذها وفقاً لخوارزميات نظامها التشغيلي عيباً.

فضلاً عن أوجه القصور التشريعية الأخرى المتعلقة بجانب الإجراءات القضائية لدعوى ضمان العيوب الخفية حيث قيّد المشرع قبوله لنظر هذه الدعوى بقيد زمني محدد يتوجب على المتضرر في مثل هذه الحالات إقامة الدعوى فيه تحت طائلة عدم قبولها، بحيث يبدأ حساب تلك المدة اعتباراً من تاريخ تسلم المشتري للمنتج، فنصت المادة 555 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي على أنه:

"1- لا تسمع دعوى ضمان العيب لمرور الزمان بعد انقضاء ستة أشهر على تسلم

المبيع ما لم يلتزم البائع بالضمان لمدة أطول. 2- وليس للبائع أن يتمسك بهذه المدة إذا

ثبت أن إخفاء العيب كان بغش منه."

إذ يتبين من خلال الواقع العملي عدم جدوى هذه الدعوى في حماية المتضررين من استخدام المركبات المستقلة من عدة أوجه أولها: أن ظهور آثار العيوب التقنية أو البرمجية الخاصة بتلك المركبات وما ينشأ عنها من أضرار تظهر في مدد زمنية ليست بالقصيرة في غالب الأحوال بما يَغلبُ على الظن بديمومتها مع تقدم العمر التشغيلي للمركبة المستقلة وتنامي الاحتياجات التقنية والبرمجية لتلك المركبة مع عدم القدرة على توقع حدوثها زمنياً وكيفيةً. وثانيها: أن تنامي الاحتياجات التقنية والبرمجية لتلك المركبة بصورة مستمرة تفترض دوام الصلة بالشركات المصنعة لتلك المركبات بما يقتضي -وفقاً لهذه الطبيعة الخاصة- عدم تقييد دعوى ضمان العيوب الناشئة عن تلك المركبة بمدة زمنية محددة على وجه القطع حتى لا تكون هذه المدة ذريعة بيد منتجي تلك المركبات سعياً منهم لِدَرْءِ تبعه المسؤولية عن أنفسهم من خلال دخولهم في حلقة مفرغة من جولات تفاوضية وهمية مع المتضررين من استخدام تلك المركبات لكي يفوتوا عليهم حقهم في اللجوء إلى القضاء نظراً لانقضاء المدة التي حددها القانون لإقامة دعوى ضمان العيوب الخفية<sup>482</sup>.

كما يضاف الى أوجه عدم جدوى دعوى ضمان العيوب الخفية وفق صورتها القانونية المقررة ضمن القواعد العامة جواز الاتفاق على إعفاء المُصنِّع أو المنتج أو من في حكمهما من تبعه المسؤولية عن ضمان العيوب الخفية تأسيساً على قاعدة أن العقد شريعة المتعاقدين وذلك وفقاً لما قرره المشرع ضمن احكام المادة 545 من قانون المعاملات المدنية والتي نصت على أنه:

"4....- إذا باع البائع المبيع بشرط عدم مسؤوليته عن كل عيب فيه

أو عن عيب معين إلا إذا تعمد البائع إخفاء العيب أو كان المشتري بحالة تمنعه من

الاطلاع على العيب....."

إذ أنه ومن خلال القراءة المتأنية لنص المادة المذكور أعلاه مقروناً بدلالة نص المادة 21 من قانون حماية المستهلك التي لا تجيز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية<sup>483</sup> بما يقتضي رفعاً لحكم التناقض بين النصين المذكورين إعمال حكم المادة 21 من قانون حماية المستهلك بإعتباره نصاً خاصاً مقيداً لعموم النص الوارد في المادة 545 من قانون المعاملات المدنية تطبيقاً لمقتضى القاعدة القانونية بأن الحكم الخاص يقيد الحكم العام.

كما أن القول بجواز الإعفاء من المسؤولية أو تحديد نطاقها بالاتفاق بين أطرافها من شأنه أن يؤدي إلى ضياع حقوق المستهلك سواءً بالنسبة للمنتجات التجارية بشكل عام أو فيما يتعلق بالمركبات المستقلة على وجه الخصوص نظراً لأهمية مسؤولية المنتج بشأنها بما سيمكن المنتجين -في حال القول بجوازه- من التخلص من تبعه المسؤولية الجسيمة تلك من خلال إيراد الشرط الذي يعفي هؤلاء المنتجين من تلك التبعة أو اعتماداً على ضعف القدرة المالية للمتضررين مقارنة بالملاءة المالية التي تتمتع بها تلك الشركات والتي تمكنها من دخول معترك التقاضي في مواجهة أولئك المتضررين مُتَسَلِّحَةً بِتَمَكُّنِهَا التَّقْنِي وَالِاِقْتِصَادِي فِي مَقَابِلِ خُصُومِ تَعَوُّزُهُمُ الْخَبْرَةَ الْفَنِيَّةَ وَالْمَلَاءَةَ المالية لإثبات الأضرار الناشئة عن تلك المركبات<sup>484</sup>.

وتأسيساً على ما سبق، تتبدى أهمية أفراد تشريعاتٍ خاصةٍ تتداركُ عدم انطباق القواعد العامة فيما يتعلق بحماية حقوق المستهلكين والأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن العيوب الخفية للمنتجات، حيث يعد نص المادة 24 من قانون حماية المستهلك الإماراتي مثلاً يحتذى به في ذلك والذي قرر اعتبار الاتفاق القاضي بإسقاط حق المستهلك في المطالبة بالتعويض أو إعفاء المنتج أو من في حكمه منه باطلاً لا يترتب عليه أي أثر قانوني حيث قضت المادة المذكورة أن:

<sup>483</sup>تنص المادة 21 على: " يحظر على المزود إدراج أي شرط عند التعاقد مع المستهلك من شأنه الإضرار به، ويقع باطلاً كل شرط يرد في عقد أو فاتورة أو غير ذلك إذا كان من شأنه إعفاء المزود من أي من الالتزامات الواردة في هذا القانون".  
<sup>484</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديبسي. مرجع سابق. ص. 456.

"1- للمستهلك الحق في طلب التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية التي لحقت به نتيجة استخدام السلعة أو الخدمة، وفقاً للتشريعات النافذة في الدولة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك. 2- يستثنى من حكم البند 1 من هذه المادة الأضرار الناتجة عن سوء الاستخدام أو الاستخدام بشكل يخالف طريقة الاستعمال."

غير أن من الجدير ملاحظته على هذا النص تطرقه لذكر الأضرار الشخصية أو المادية مقارنة بعدم شمولها ضمن القواعد العامة وفق ما تمّ بيانه سابقاً. وهذا يتعارض مع طبيعة العيب محل الضمان في نظرية ضمان العيوب الخفية في نطاق العلاقة التعاقدية بين طرفي العقد، إذ لا يكون في مقدور المتضرر إلا اللجوء إلى أحكام القواعد العامة فيما يتعلق بإخلال المُنتج المتعاقد بالتزامه بواجب الإعلام والتحذير من الأضرار المحتملة والذي يقتضي من المتضرر إثبات عدم وفاء المُنتج بالتزامه، رغم إمكانية عدم تحقق ذلك الضرر المحتمل حتى مع تنفيذ المُنتج لالتزامه ذلك نظراً لما تتمتع به تلك المركبات من استقلالية ذاتية مما يجعل قراراتها غير خاضعة لمقاييس التوقعات حتى من قبل مصنعها أو مبرمجها والذي من شأنه أن يجعل ذلك الالتزام مُنافياً لمقتضاها.

وخلاصة القول فيما تقدم، أن قانون المعاملات المدنية الإماراتي لم يعالج مسؤولية المنتج ضمن قواعد قانونية خاصة في عقد البيع، إذ أنّ أحكام القواعد الواردة في ضمان العيوب الخفية لا تنطبق لأنها لا تشمل كافة الأضرار التي تصيب المشتري في شخصه أو ممتلكاته جرّاء تلك المنتجات المعيبة بما لا يدع مجالاً للشك بأهمية وجود تقنين خاص يُنظّم أحكام الحماية القانونية الخاصة بحقوق المستهلك بصورة متفردة ضمن منظومة قانونية مستقلة خاصة بهذا الأمر إذ أنه وعلى الرغم من وجود قانون حماية المستهلك الإماراتي رقم 15 لسنة 2020، إلا أنّ الإحالة على نصوص الأحكام

العامّة لازالت قائمة ضمن نصوصه كما هو الحال بالنسبة للقواعد الخاصة بضمان العيوب الخفية الواردة ضمن أحكام قانون المعاملات المدنية<sup>485</sup>.

كما يَظْهَرُ من خلال استقراءِ النصوص الواردة في أحكام المسؤولية العقدية المتعلقة بضمان العيوب الخفية للمنتجات أن نطاقها محدد لا من حيث نطاق اشخاصه فقط وإنما أيضاً من حيث وصف وطبيعة العيب الذي يصيب تلك المركبات، مما لا يمكن معه القول بكفاية وملاءمة أحكام العيوب الخفية في التطبيق على عيوب المركبات المستقلة نظراً لخصوصية وطبيعة المركبات المستقلة.

### المبحث الثاني: مسؤولية منتج المركبات المستقلة التقصيرية

تعد المسؤولية التقصيرية أصلاً راسخاً من الأصول القانونية، بقيامها على حقيقة الإخلال بالتزام قانوني عام يُفرضه واجب عدم إلحاق الضرر بالآخرين<sup>486</sup>، حيث تزداد أهميتها ضمن نطاق المسؤولية عن أضرار المركبات المستقلة بما يضمن حقوق الأشخاص المتضررين من استخدام تلك المنتجات سواء في ذلك كونها معيبةً أو ضارة أو خطيرة بذاتها<sup>487</sup>، كما تعتبر المسؤولية التقصيرية بمثابة المظلة العامة التي تنطوي تحتها الأحكام القانونية الخاصة بالمسؤولية في الأحوال التي لا ينظم أحكام العلاقة التي تجمع أطرافها نظام تعاقدي<sup>488</sup>، حيث يتحدد نطاق هذه المسؤولية من حيث الأشخاص في الأحوال التي يننفي فيها وجود الرابطة التعاقدية التي تخول المستهلكين تلقي تلك

<sup>485</sup> حيث تحيل المادة 24 من هذا القانون إلى القواعد النافذة في الدولة والتي سيتم- بطبيعة الحال- في ظل عدم وجود نصاً خاصاً بالمسؤولية عن المركبات المستقلة إلى القواعد العامة في قانون المعاملات المدنية. فجاء في المادة 24: "للمستهلك الحق في طلب التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية التي لحقت به نتيجة استخدام السلعة أو الخدمة، وفقاً للتشريعات النافذة في الدولة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك".

<sup>486</sup> مرقس، سليمان. مرجع سابق (410). ص. 82.

<sup>487</sup> عبد الحميد، عبد الحميد الديسطنى. مرجع سابق. ص. 277.

<sup>488</sup> الذنون، حسن علي (2006). المبسوط في شرح القانون المدني، ص. 175، الطبعة الأولى، عمان: دار وائل للنشر.



المنتجات من قِبَل منتجها أو في تلك الأحوال التي يلحق الغير ضرراً من استخدامها. ذلك الغير الذي لم يكن ممثلاً في أي رابطة تعاقدية تجمع المنتج ومَن في حُكمه بمستهلكي تلك المنتجات<sup>489</sup>.

إذ يقتضي هذا المقام التساؤل عن إمكانية استعانة المُستهلك المتعاقد بأحكام المسؤولية التصويرية في مواجهة المنتج، حيث يتعلق مدارُّ التساؤل هنا :حول إمكانية لجوء مالك المركبة المستقلة المتعاقد مع المنتج إلى المسؤولية التصويرية انطلاقاً من تحديد المقصود من مفهوم الغير الذي يتحدد به نطاق هذه المسؤولية من حيث الأشخاص، إذ يعتبر من الغير -إيفاءً لهذا المقصد- كل من يتضرر بسبب تلك السلعة دون أن تربطه بِمُنْتَجِها أي رابطة تعاقدية ودونما اعتبار لوجود رابطة قانونية تجمع ذاك الغيرَ بالمشتري من عدمها<sup>490</sup>.

حيث تتمثل غاية الباحثة من خلال طرحها لمثل هذه التساؤلات في الوقوف على حقيقة آثار هذه المسؤولية على المتضررين من خاصية الاستقلالية الذاتية لتلك المركبات، بغض النظر عن وصف هؤلاء المتضررين بكونهم أطرافاً في الرابطة التعاقدية أم من الغير حيث يتأتى ذلك من خلال إجراء الموازنة الشاملة بين أنواع المسؤولية المدنية بما يُحدِّد أكثر تلك الأنواع ضماناً وحماية لحقوق مستهلكي تلك المركبات، مع التأكيد على ضرورة أن تكون طبيعة مسؤولية المنتج طبيعة مزدوجة تجمع مزايا كلتا المسؤوليتين بما يشبه جميع المتضررين دون استثناء بعضهم بتقرير معيار معين. إذ يلاحظ في هذا السياق أن المركز القانوني للمتضرر من الغير والذي لا تربطه علاقة تعاقدية بالمنتج أفضل من المركز القانوني لنظيره المتعاقد فيما لو كان متضرراً ذلك أن حدود مطالبة الغير للمنتج بالتعويض ضمن دعوى المسؤولية التصويرية لا ينحصر في حالة وجود عيب في المركبة وإنما يمتد ليشمل الحالات التي ينشأ فيها الضرر بسبب قرارات المركبة الخطيرة غير المتوقعة حتى من قبل منتجها ومبرمجها<sup>491</sup>، في حين يكون المتضرر المتعاقد وفقاً لنظرية العيوب

<sup>489</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص.168

<sup>490</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص.293

<sup>491</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص.295

الخفية مقيداً بحدود العيوب التي يَصْنَعُهَا المُنْتِج والتي نص عليها القانون والعقد بما يُشكِّلُ عائقاً إضافياً أمام مطالبات المتضررين في الحصول على التعويض إعمالاً لمقتضى قاعدة عدم جواز الخِيرة بين نوعي تلك المسؤولية: العقدية والتقصيرية، إذ يُحظَرُ على المضرور -وفقاً للقاعدة السابقة- الخِيرة بين نوعي تلك المسؤولية، بل ينعقد لواء الأولوية في التطبيق لأحكام المسؤولية العقدية في حال توافر شروطها حتى مع كون أن أحكام المسؤولية التقصيرية أكثر ملاءمة ونفعاً من قواعد المسؤولية العقدية<sup>492</sup>، إذ أن ثمة فروقاً بين أحكام المسؤوليتين تبرر ضرورة الجمع بين أحكامهما.

أما في يتعلق بنطاق المسؤولية التقصيرية ذاتها، فإن المسألة الأولية التي ينبغي أن تكون محط اهتمام الباحث القانوني هنا هي مسألة تحديد السند القانوني الأمثل الذي يمكن للمتضرر أن يستند إليه عند تأسيسه لدعواه في مواجهة المُنْتِج إذ يَغْلِبُ أن تتأسس دعوى المسؤولية التقصيرية في مواجهة المُنْتِج على أساس المسؤولية الشخصية، أو المسؤولية عن فعل الغير، أو المسؤولية عن فعل الأشياء<sup>493</sup>.

ونتيجة لما تشهده المجتمعات من تطورات اقتصادية وتحولات اجتماعية تلقي بظلالها على الواقع القانوني داخل حدود الدول. فقد تأثرت الأحكام الخاصة بالمسؤولية عن عيوب المنتجات بمقتضيات التغيير والتطوير التي فرضتها التحولات الاقتصادية والاجتماعية في الدول عبر مراحل زمنية مختلفة شأنها شأن سائر المنظومة القانونية في الدول<sup>494</sup>. بما يتطلب التعرض لأحكام تلك المسؤولية من منظور التجارب المقارنة في الدول الأخرى وتحديداً ما يتعلق منها بالتجربة القضائية الفرنسية في تطويع كثير من أحكام المسؤولية التقصيرية الخاصة بعيوب المُنْتِج وفق ما تمخضت

<sup>492</sup> عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. المرجع سابق. ص. 296.

<sup>493</sup> شهيدة، قادة. مرجع سابق. ص. 116.

<sup>494</sup> العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 31.

عنه المساجلات الفقهية المثمرة حولها لمواكبة الاحتياجات التشريعية المستجدة بشأن مسؤولية المنتج<sup>495</sup>.

وبناءً على ما تقدم تقسم موضوعات هذا المبحث ضمن مطلبين إثنين يعالج المطلب الأول منهما موضوع طبيعة المسؤولية التقصيرية للمنتج، بينما يتناول المطلب الثاني تحديد موقف المشرع الإماراتي من أحكام المسؤولية التقصيرية للمنتج.

### المطلب الأول: طبيعة المسؤولية التقصيرية للمنتج

تنقسم أحكام المسؤولية التقصيرية باعتبار أن مصدر الأفعال الضارة فيها إلى ثلاثة أنواع هي المسؤولية عن الأفعال الشخصية والمسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية عن فعل الأشياء، كما تنعقد أحكام هذه المسؤولية خارج نطاق المسؤولية العقدية وتحل محلها عند تخلف أركانها كما في حالة بطلان العقد أو بكون الضرر قد نشأ بسبب أجنبي لا بسبب إخلال العاقدين بالتزاماتهما<sup>496</sup>، حيث تتحدد طبيعة مسؤولية المنتج التقصيرية عن منتجاته المعيبة من منظور هذه الأنواع. وطالما أن التكييف القانوني للمركبات المستقلة يجعلها في إطار الشئبية التي يُستبعد معها تصوُّر صدور تلك الأفعال وفق مفهوم الغير بما يقتضي استبعاد أحكام المسؤولية عن فعل الغير، حيث تنحصر أحكام مسؤولية مُنتج المركبات المستقلة -وفقاً لذلك- في نوعين من أحكام المسؤولية التقصيرية هما المسؤولية عن الأفعال الشخصية أو المسؤولية عن حراسة الأشياء، بما يعني -بعبارة أخرى- أن يكون أساس مسؤولية المنتج التقصيرية وفقاً للقانوني الإماراتي مستنداً إلى المفهوم العام للإضرار أو مفهوم الإضرار بالمباشرة.

<sup>495</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 131.  
<sup>496</sup>مرقس، سليمان. مرجع سابق (410). ص. 20.

### الفرع الأول: المسؤولية الشخصية لمُنْتَجِ المركبات المستقلة

تتجلى صورةً هذه المسؤولية في حال وقوع الضرر من خلال إثبات فعل المنتج الضار أو إهمال المُنْتَجِ، إذ يتجسّد هذا الخطأ أو الإهمال في مظهر الفعل الضار في التصميم أو التصنيع أو الإهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لإعلام المستهلك بخطوات السلامة الخاصة بالمنتج<sup>497</sup> حيث يُنصَّوَرُ -مثلاً- وقوع الفعل الضار في التصميم بسبب نقص العناية اللازمة أثناء إعداد المخططات والرسومات الهيكلية المطلوبة لتنفيذ المُنْتَجِ بشكل يحقق شروط السلامة و الأمان، بينما يُنصَّوَرُ وقوع الخطأ في التصنيع ضمن المرحلة التحضيرية الخاصة بتركيب المنتج كأن تكون المواد الداخلة في تصنيع أجهزة الكاميرات الخاصة بالمركبة رديئة الجودة رغم سلامة التصميم. ثم يقع على عاتق المُنْتَجِ إعلام المستهلكين بأصول تشغيل المنتجات وتحذيرهم من أخطارها المحتملة تحت طائلة تَحْمَلِهِ لتبعية المسؤولية نتيجة خطئه المتمثل بعد إعلامهم<sup>498</sup>.

فِيُطالِبُ المتضرر-وفقاً لأحكام المسؤولية الشخصية- بإثبات فعل المُنْتَجِ الضار والضرر الذي أصابه وعلاقة السببية فيما بينهما<sup>499</sup>، ومما لا شكّ فيه أن أبرز الصعوبات التي ستواجه المتضررين من مستهلكي تلك المنتجات هو إثبات الفعل الضار والإهمال المنسوب إلى تلك المركبات، خاصة في ظل التطور والتعقيد الذي تتسم به معظم الصناعات الحديثة كالمركبات المستقلة، وكذلك في الأحوال التي يكون فيها العيب غير متعلق بأصول الإنتاج التي يلتزم بها المُنْتَجِ وإنما بذات المُنْتَجِ وطريقة تشغيله<sup>500</sup>، حيث يرى البعض أن الكشف عن هذا الخطأ مستحيلٌ في مثل هذه الحالات<sup>501</sup>.

<sup>497</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص.170

<sup>498</sup>شهيذة، فادة. مرجع سابق. ص. 170-166

<sup>499</sup>مرقس، سليمان. مرجع سابق (410) ص. 126

<sup>500</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص.171

<sup>501</sup>العزاوي، سالم محمد. المرجع سابق. ص.171

لذا حاول الفقه والقضاء الفرنسي تذليل هذه العقبات أمام المضرور لتسهيل حصوله على التعويض من خلال عدة وسائل منها -على سبيل المثال- ما يتعلق بنطاق تسهيل شروط الإثبات حيث يُكَلَّفُ المتضرر بإثبات أن الضرر الذي أصابه راجع إلى عيب في المنتج حتى يُصارَ إلى اعتبار الخطأ مفترضاً في حق المُنتِج<sup>502</sup>. وحيث تعتبر قواعد المسؤولية التقصيرية جزءاً من النظام العام فليس للمنتج أن يتذرع بوجود شرط عدم المسؤولية أو الإعفاء منها لدفع تبعّة المسؤولية عنه<sup>503</sup>.

وتوفيراً لحماية أكثر لحقوق المتضررين من حوادث الصناعات الحديثة المعقدة، فقد أعاد القضاء الفرنسي النظر في اجتهاداته القائمة على أسس المسؤولية التقصيرية للمنتج، باعتبار أن الأصل في تحقق المسؤولية عن الفعل الشخصي قائم على أساس الخطأ الواجب الإثبات من قِبَلِ من يدعي وقوعه، غير أن صعوبة إثبات ذلك الخطأ على المتضرر وفقاً لشروط القواعد القانونية آنذاك، أدى إلى ظهور اتجاه فقهي يتبنى تأسيس تلك المسؤولية على مبدأ تحمّل التبعّة باعتبارها النظرية الموضوعية التي تقوم على مفهوم الضرر لا على النظرية الشخصية التي تُعَلِّي من شأن الخطأ في تحقق شروط المسؤولية وتحمّل تبعّتها، والذي ترتب على اعتباره أساساً لتلك المسؤولية العديداً من الآثار السلبية التي أدت في مآل الأمر ومنتهاه إلى تفريط كثير من متضرري هذه المنتجات في حقوقهم الخاصة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم من جرّاء تلك المنتجات<sup>504</sup>.

وتحقيقاً لذات المسعى المتمثل في خلق مزيد من الحماية القانونية لحقوق المتضررين من المنتجات المعيبة، سعى القضاء الفرنسي من خلال الاجتهادات القضائية المتكررة إلى التخفيف من المتطلبات القانونية لإثبات علاقة السببية في الدعاوى المنظورة لديه بهدف التقليل من العوائق التي

<sup>502</sup>العزاوي، سالم محمد. المرجع سابق. ص.172

<sup>503</sup>تنص المادة 296 من قانون المعاملات المدنية الاماراتي رقم 5 لسنة 1985 " يقع باطلاً كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية المترتبة على الفعل الضار."

<sup>504</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص.314 وتجنباً للتكرار فقد سبق وتم تفصيل تاريخ نشأة هذه النظرية في الفصل السابق ومصيرها الذي اقتصر فقط على مجالات محددة ولم يؤخذ بها كقاعدة أساسية في نظام المسؤولية، بل اقتصر على مجالات محددة.

يثيرها ركن السببية كحالة تعدد المنتجين التي يتعدّر فيها -غالبًا- تحديد الجهة المسؤولة عن تلك الأضرار، حيث يواجه المستهلك في مثل هذه الفرضية عقبة تحديد الجهة المسؤولة عن أضرار المُنتج بالإضافة الى كونه مُكفلاً أيضاً بإثبات علاقة السببية بين فعل المُنتج والضرر الحاصل وهو ما يتعدّر عليه إثباته في كثير من الأحوال، مما حدا بالقضاء الفرنسي اعتبار مسؤولية جميع المنتجين عن أضرار منتجاتهم مسؤولية تضامنية تُعفي المتضرر من عبء تحديد الجهة المسؤولة عن الضرر في هذه الحال إلا إذا أثبت أحد هؤلاء المنتجين عدم تَسبب مُنتجِه في إحداث الضرر<sup>505</sup>.

وتتجلى أهمية هذا النهج القضائي عند تعدد سلسلة منتجي المركبات المستقلة الذين يتدخلون في تكوينها نظراً لما تتطلب الطبيعة التقنية الخاصة لطريقة تصنيعها ابتداءً من المصمم ومصنع الهيكل مروراً بالبرمج ومزود الخدمات وانتهاءً بالبائع المباشر للمركبة حيث أن من شأن اعتبار تحقق مسؤوليتهم جميعاً عن أضرار مكونات المركبة المستقلة أن يُخفّف عن كاهل المتضررين إصرّ تحديد الجهة المسؤولة عن حدوث النتيجة الضارة.

وخلاصة الأمر أن المتضرر مطالبٌ فقط وفق النهج الاجتهادي الجديد في الذي اختطه القضاء الفرنسي بتحويل أساس المسؤولية الخاصة بالمُنتج من نطاق إثبات الخطأ الى نطاق إثبات العيب- بإثبات وجود العيب بالإضافة إلى إثباته لركني الضرر والعلاقة السببية دون أن يكون مُكفلاً بالبحث في سلوك أو خطأ المُنتج الشخصي، غير أن هذا التحول في الأساس القانوني للمسؤولية لا يقتضي اعتبار المسؤولية الخاصة بالمُنتج مسؤولية موضوعية بحتة باعتبار أنها تتطلب من المتضرر إثبات وجود العيب في المنتجات<sup>506</sup>.

<sup>505</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. المرجع سابق. ص.339  
<sup>506</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص.221

كما تجلت مظاهر تطوير القضاء الفرنسي لنظام المسؤولية التقصيرية وتطويع أحكام المسؤولية الشخصية بالخروج عن بعض أصولها التقليدية من أجل تحقيق حماية قانونية أكثر شمولاً لحقوق المتضررين عبّر توسيع نطاق تطبيقها من حيث الأشخاص<sup>507</sup>. من خلال السماح للمتعاقد باللجوء إلى المسؤولية التقصيرية<sup>508</sup>، خروجاً على حكم القاعدة القانونية المتمثلة بعدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين التعاقدية والتقصيرية<sup>509</sup> إذ لا يحق بمقتضى هذه القاعدة- لمن تربطه بالمنتج رابطة تعاقدية أن يقاضي ذلك المنتج إلا بالاستناد إلى قواعد وأحكام المسؤولية العقدية حصراً<sup>510</sup>، كما لا يحق للمستهلك -في المقابل- أن يتخيز بين أحكام هاتين المسؤوليتين، إذ أن توافر شروط إحدى هاتين المسؤوليتين ينفي بالضرورة تطبيق أحكام المسؤولية الأخرى<sup>511</sup>، إلا أنّ صعوبة إثبات أركان المسؤولية العقدية من جانب المستهلك المتعاقد دفع بالقضاء الفرنسي إلى الخروج عن هذا الأصل رغبةً منه في التقريب بين حقوق المتضرر المتعاقد والمتضرر غير المتعاقد، إذ أن نطاق حماية المتضرر غير المتعاقد ضمن دعوى المسؤولية التقصيرية أوسع من نطاق الحماية الخاصة بالمتضرر المتعاقد ضمن دعوى المسؤولية التعاقدية، خاصة لو لم يتمكن هذا المتعاقد من إثبات شروطها أو في حال ورود شرط في العقد يخفف أو يعفي المنتج من المسؤولية<sup>512</sup>، حيث تغطي أحكام المسؤولية التقصيرية الضرر المباشر المتوقع وغير المتوقع، كما تعتبر أحكام هذه المسؤولية جزءاً من النظام العام الذي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو التخفيف منها، إضافة إلى سعة نطاقها الشخصي المتمثل في تعدد الأشخاص المندرجين تحت مدلول الغير والذي يفوق بلا ريب تعداد أطراف المسؤولية العقدية<sup>513</sup>.

<sup>507</sup> عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص. 306.

<sup>508</sup> الذنون، حسن علي. مرجع سابق. ص. 175.

<sup>509</sup> الذنون، حسن علي. المرجع سابق. ص. 175.

<sup>510</sup> مرقس، سليمان. مرجع سابق (410). ص. 10.

<sup>511</sup> عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص. 311.

<sup>512</sup> العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 216.

<sup>513</sup> العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 216.

ومن الأمثلة التي تجيز للمتعاقد اللجوء إلى دعوى المسؤولية التقصيرية حالة كون العقد باطلاً أو مفسوخاً بحيث يعود المتعاقدان إلى الحالة التي كانا عليها قبل التعاقد<sup>514</sup>، فالحكم ببطلان العقد أو اعتباره مفسوخاً يحوّل صفة المتضرر من كونه متعاقدًا إلى كونه من الغير لانتهاء تلك الرابطة بما يمكنه من اللجوء إلى أحكام المسؤولية التقصيرية في حال تحقق شروطها<sup>515</sup>. بل إنّ القضاء الفرنسي لم يقف عند هذا الحدّ، بل أجاز للمستهلك المتعاقد أن يختار الدعوى التقصيرية بدلاً من العقدية بالنسبة للبيوع المتسلسلة التي تَرُدُّ على مُنتَج واحدٍ لما في تلك الخِيرة من تيسير على المتضرر بما يزيل عن كاهله ثِقَل عبء الإثبات<sup>516</sup>.

ومما لا شك فيه أن توجّه القضاء الفرنسي هذا يحظى بجانب كبير من الأهمية باعتباره تعزيزاً لحماية حقوق المستهلك المتضرر في مواجهة المُنتَج للمنتجات التقنية الحديثة والمعقدة كالمركبات المستقلة.

### الفرع الثاني: مسؤولية المُنتَج عن حراسة الأشياء

تعتبرُ المسؤولية عن حراسة الأشياء -كما سبق أن بيّنتُ الباحثة في هذه الأطروحة- إحدى القواعد القانونية التي يُستند إليها في أحكام المسؤولية التقصيرية إذ أنّ ثمة حالات لا تكون فيها المسؤولية قائمة على الخطأ أو الفعل الضار، وإنما تكون أحكام المسؤولية موضوعية قائمة على مجرد الضرر، والتي تُمثّلها مسؤولية الشخص عن أفعال الأشياء التي تقع تحت حراسته<sup>517</sup>، بما يُؤوِّز للمضرور قرينة قاطعة على خطأ المسؤول عن إحداث الضرر، لا يمكن دحضها إلا بإثبات

<sup>514</sup>الذنون، حسن علي. مرجع سابق. ص.175

<sup>515</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص.307

<sup>516</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص.311

<sup>517</sup>النقيب، عاطف (1987). النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية، ص.377، الطبعة الثالثة، بيروت: منشورات عويدات.



السبب الأجنبي<sup>518</sup>، والذي يجعل المضرور غير مطالب أيضاً بإثبات خطأ المسؤول عن إحداث الضرر، بل اعتباره مكلفاً فقط بإثبات العلاقة بين فعل الشيء والضرر<sup>519</sup>.

وقد كانت أولى خطوات تطويع دلالات هذه النصوص من أجل حماية المتضررين هي الأخذ بنظرية الحراسة المادية بدلاً من الحراسة القانونية التي تتطلب اجتماع العناصر الثلاثة للحراسة الفعلية هي الاستعمال والتوجيه والرقابة<sup>520</sup>، إلا أنّ مخاصمة المستهلك للمنتج استناداً إلى أساس الحراسة الشيعية يخلو من أي فائدة للمستهلك ذلك أن البائع أو المنتج سيفقد -بطبيعة الحال- سيطرته على تلك المنتجات بدءاً من وقت تسليمها للمستهلك<sup>521</sup>، انطلاقاً من مقتضى أن السيطرة على الشيء يمثل جوهر المسؤولية عن حراسة الأشياء<sup>522</sup>، مما دفع الفقه والقضاء الفرنسي إلى توسيع مفهوم الحراسة ليشمل حراسة التكوين التي ترتبط بالأضرار الناتجة عن عيوب مكونات الشيء<sup>523</sup>.

فقد تبنى الفقه الفرنسي فكرة تجزئة واجب الحراسة فيما بين المستهلك والمنتج بحيث يتولى المستهلك واجب حراسة الاستعمال في حين يتولى المنتج واجب حراسة التكوين بما يقتضي بقاء المنتج مسؤولاً عن عيوب التكوين الداخلية للشيء كجزء من واجب الحراسة الملقى على عاتقه - حتى بعد تسلّم المشتري للمنتج- باعتباره حارساً للمكونات الداخلية للمنتج بما يُعفي المتضرر من عبء اثبات خطأ المنتج<sup>524</sup>.

<sup>518</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق. ص. 120  
<sup>519</sup>انظر ص 141 من هذه الأطروحة حول نظرية الحراسة ونشأتها وشروطها منعاً للإطالة والتكرار، حيث تكتفي الباحثة في هذا الفصل بعرض أبرز المراحل التي سلكها القضاء الفرنسي لتطوير فكرة الحراسة استجابة للتطورات الاقتصادية والاجتماعية وما قرره القضاء الفرنسي في هذا الصدد لجعل هذه الفكرة سنداً قانونياً للمستهلكين في مواجهة مصنعي المنتجات.  
<sup>520</sup>النقيب، عاطف (1987). النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية، ص. 29، الطبعة الثالثة، بيروت: منشورات عويدات.

<sup>521</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 177

<sup>522</sup>النقيب، عاطف. مرجع سابق. ص. 30

<sup>523</sup>العزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 178

<sup>524</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص. 344

وينبغي على ذلك أن تثبت للمتضرر أحقية الرجوع على المُنتج كحارس لمُكونات مُنتجه في الأحوال التي يكون الضرر فيها ناشئاً عن عيب داخلي في مكونات المنتج، بما يحقق ضماناً أكبر لحق المتضرر في التعويض، إضافة إلى ما للمتضرر من حق في الرجوع على من بيده سلطة حراسة الاستعمال.

وعلى الرغم مما نالته نظرية حراسة التكوين من انتقادات ضمن الأوساط الفقهية القانونية<sup>525</sup>، إلا أن ذلك لم يخلُ دون تبني شريحة واسعة من الفقهاء لتلك النظرية، بسبب الحاجة المُلحة لإيجاد أساس قانوني تُسندُ إليه أحكامُ مسؤولية المُنتج عن حراسة الأشياء التي تملك ديناميكية خاصة غير تقليدية كالمركبات المستقلة<sup>526</sup>، نظراً لما تمتاز به نظرية حراسة التكوين من كونها ملائمة للطبيعة التكوينية لتلك المركبات التي تتعدد في المكونات الداخلية والوظائف التشغيلية بما يُنصوّر معه وجود العيوب الفنية في أيِّ مُكوّنٍ منها على حدة كجهاز الملاحة وجهاز قياس الأبعاد بتقنية الليزر النبضي الليدار (LIDAR) والبرمجيات الخوارزمية التي تساعد المركبة في إصدار أوامر للقيادة بناءً على معطيات البيئة المحيطة. كما أن نظرية حراسة التكوين تحقق -من الناحية الإجرائية- مصلحة مزدوجة للمتضرر وحارس الاستعمال بما يُمثّل سهولة حصول المتضرر على التعويض ويُلقِي عن كاهل حارس استعمال المركبة تبعاً للضرر الذي تولّد عن ذاتية الشيء وتكوينه دون أن يكون لهذا الحارس أيُّ صلة بحدوثه<sup>527</sup>.

إلا أن هذا الوجه البرّاق لهذه النظرية لا يخفي ما ينطوي عليه تطبيقها من صعوبات تواجه قطاع المتضررين سواءً أكانوا من المتعاقدين أم من الغير، بسبب ما يكتنفُ تحديد المكون الذي تسبب في حدوث الضرر من صعوبة بالغة، فضلاً عما يرتبه تطبيق هذه النظرية من تحمل

<sup>525</sup>النقيب، عاطف. مرجع سابق. ص. 71

<sup>526</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق. ص. 123

<sup>527</sup>النقيب، عاطف. مرجع سابق. ص. 79

المتضررين لعبءٍ جديد يتمثل في واجب تحديد الحارس المسؤول<sup>528</sup> والذي يظهر جلياً في نطاق المسؤولية عن المركبات المستقلة باعتبارها تقنية متطورة للغاية ليس في مقدور الشخص المعتاد إدراك آلية عملها.

وقد تصدى القضاء الفرنسي لمعالجة مثل هذه الإشكالية كما في حالة تعدد المنتجين المسؤولين بتبنيهِ لأحكام المسؤولية التضامنية، تسهياً على المضرور، والذي بدوره حل إشكالية قَصَرَ المسؤولية على المنتج الأخير الذي قام بطرح تلك المنتجات للتداول، إلا إذا أثبت هذا المنتج قيامه بنقل واجب الحراسة للتاجر الوسيط<sup>529</sup>.

وحدلاً لهذه الإشكالية في حدود ما يتعلق بالمركبات المستقلة ترى الباحثة ضرورة إلزام الشركات المصنعة بما يقتضي تقرير التبعية القانونية لمنتجي تلك المكونات لها بما يسهل رجوع المتضررين على الشركة المصنعة استناداً إلى مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع، وذلك بأن يكون مصنع المكون يعمل تحت مظلة منتج المركبات المستقلة.

### المطلب الثاني: موقف القانون الإماراتي من مسؤولية المنتج التقصيرية

في ظل ما تتبناه الدولة من سياسات تنموية شاملة على مختلف الصُّعد وخاصة ما يتعلق منها بموضوع المركبات المستقلة، وفي الوقت نفسه بروز أهمية مسؤولية منتجها لغايات تحديد الإطار القانوني للمسؤولية عن أضرارها، كان لا بد من استعراض موقف المشرع الإماراتي من مسؤولية المنتج وفيما إذا كانت تلك المسؤولية بحاجة إلى نظام قانوني خاص وموحد.

<sup>528</sup>النقيب، عاطف. مرجع سابق. ص.78  
<sup>529</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق. ص.123

على ضوء ما تقدم بيانه، تقسم موضوعات هذا المطلب ضمن فرعين اثنين يتناول الفرع الأول منها موقف المشرع الإماراتي من مسؤولية المنتج التصيرية، في حين يتناول الفرع الثاني البحث في مدى أهمية الحاجة إلى وجود نظام قانوني خاص وموحد بشأن مسؤولية المنتج.

### الفرع الأول: المسؤولية التصيرية للمنتج فيما يخص الأضرار الناشئة عن المركبات المستقلة وفقاً للقانون الإماراتي

لم يُفرد المشرع الإماراتي أحكام المسؤولية التصيرية للمنتج بنصوص خاصة ضمن أحكام قانون المعاملات المدنية، مُحياً إياها على القواعد العامة في المسؤولية التصيرية بما يشمل أحكام المسؤولية الشخصية والمسؤولية عن فعل الأشياء الموجودة تُوصفها ضمن أحكام هذا القانون.

أولاً: أحكام المسؤولية التصيرية للمنتج المركبات المستقلة في ضوء أحكام المسؤولية الشخصية

تقضي القاعدة العامة للمسؤولية التصيرية وفقاً لأحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي بأن: "كلّ إضرارٍ بالغير يُلزمُ فاعله -ولو عَيْرُ مُمَيِّزٍ- بضمان الضرر"، حيثُ يعتبر الشخص-المنتج- مسؤولاً عن كل ضرر يلحق الغير بسبب ما نتج عن فعله من ضرر، باعتبار أن قِوامَ هذه المسؤولية مستندٌ -وفقاً لأحكام قانون المعاملات المدنية الإماراتي- إلى الإضرار لا إلى الخطأ، حيث يُكَلَّفُ الشخص المتضرر بإثبات وقوع الفعل الضار وتُرْتَبُ الضرر عليه بالإضافة إلى إثباته لركن السببية فيما بينهما.

كما أنّ من أهم ما يميز مفهوم الإضرار كأساس للمسؤولية التصيرية كونه واقعاً على صورة المباشرة أو التسبب، إذ يسمح تعدد هاتين الصورتين بإمكانية تأسيس أحكام المسؤولية التصيرية للمنتج على أساس الإضرار بالمباشرة، والذي لا يستلزم إثبات إهماله أو تعديه أو كون فعله مفضياً إلى ضرر، بما يقترب-من حيث النتيجة- من مفهوم العيب الذي لجأ إليه القضاء الفرنسي بدلاً من الخطأ، غير أنّ ذلك لا يحول دون مواجهة المتضرر للعقوبات القانونية الأخرى الخاصة

بصعوبة إثبات العيب وتحديد شخصية المُنتج إضافة إلى ما يترتب على تلك الصعوبات من تكاليف باهظة ينوء منها كاهل المتضرر<sup>530</sup>، نظرًا لما تتمتع به المنتجات الصناعية من تطور تقني بالإضافة إلى تعدد فئات المنتجين ضمن سلسلة التكوين الصناعي للمُنتج<sup>531</sup>.

وفي المقابل، نجد بأن المشرع الإماراتي -ومن خلال ما قرره من أحكام ضمن قانون حماية المستهلك- قد أحال أحكام المسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات التجارية إلى التشريعات النافذة في وقت إصداره بما لا يُبقي للمتضرر سوى خيار الاستعانة بالقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في قانون المعاملات المدنية، والذي يُرتب ذات الإشكاليات القانونية التي تم التعرض لذكرها في موضع سابقٍ من هذه الأطروحة.

إذ لا يساعدُ تطبيقُ تلك النصوص -التزاما بألفاظها ومبانيها لا بمقاصدها ومعانيها- في حسم المنازعات القضائية المنظورة بين يدي القضاء فيما يتعلق بدعاوى العيوب الخفية للمنتجات في مواجهة مُنتجِها، إذ غالبًا ما يُمنى المتضرر برد دعواه دون أن يُفلح في الحصول على التعويض الذي يجبر الضرر الذي لحق به، حيثُ تقتضي نصوص القواعد العامة لأحكام المسؤولية التقصيرية بضرورة إثبات وقوع الفعل الضار من جانب مُحدثه (المنتج)، بما يجعل مسألة إثبات ذلك غاية في الصعوبة نظرًا لما تتمتع به المركبات المستقلة من تقنية عالية ومتطورة، إضافة إلى تعدد سلاسل الإنتاج والتوزيع التي يصعب معها معرفة المُنتج النهائي للمنتجات، فضلًا عن أنّ تحديد المُنتج النهائي أو مَنْ في حُكمه لا يَرَجحُ كفة المتضرر بين يدي القضاء نظرًا لما تتمتع به شركات الإنتاج الصناعي من ملاءمة مالية وخبرة فنية تُمكنها من نحض ادعاءات الطرف المتضرر الذي يخلو

<sup>530</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.153-154

<sup>531</sup>Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. *Supra* note (67) P.122

وقاضه -غالبًا- مما يُمكنه من مجابهة ما تضطلع به تلك الشركة من ملاءة مالية وخبرة فنية في خفايا تلك التقنيات.

أما فيما يتعلق بمسألة جواز لجوء المتعاقد إلى أحكام المسؤولية التقصيرية، فإن الأصل العام الذي قرره المشرع الإماراتي عدم جواز ذلك، حيث إن قانون المعاملات المدنية قد خصّ كلا المسؤولين بأحكام مستقلة عن المسؤولية الأخرى بتحديد نطاق قانوني خاصّ بكل واحد منهما، بما لا يؤدي إلى إهدار نصوص العقد باعتباره شريعة المتعاقدين، غير أنّ القضاء الإماراتي - وانطلاقاً من رعايته لمقاصد التشريع دون الوقوف عند حدود دلالاته الظاهرة- قد أجاز للمتضرر اللجوء إلى أحكام المسؤولية التقصيرية وذلك في الأحوال التي يستطيع فيها ذلك المتعاقد المتضرر إثبات كون أنّ الضرر الذي قد لحق به ناشئ عن سبب يخرج عن نطاق الالتزامات التعاقدية ومقتضياتها حيث جاء في قرار الهيئة القضائية الصادر في الطعن رقم 307 لسنة 2020 ما نصّه:

".... لَمَّا كان من المقرر في قضاء هذه المحكمة- أنّ المشرع في قانون المعاملات المدنية قد خصّ المسؤولية العقدية والمسؤولية عن الفعل الضار بأحكام مستقلة عن الأخرى وجعل لكل من المسؤولين في تقنيها موضعاً منفصلاً عن المسؤولية الأخرى، فقد أفصح بذلك عن رغبته في إقامة نطاق محدد لأحكام كلتا المسؤوليتين فإذا قامت علاقة تعاقدية محددة بأطرافها ونطاقها وكان الضرر الذي أصاب أحد المتعاقدين قد وقع بسبب إخلال الطرف الآخر بتنفيذ العقد فإنه يتعين الأخذ بأحكام العقد ولما هو مقرر في القانون بشأنه باعتبار أن هذه الأحكام وحدها هي التي تضبط كل علاقة بين الطرفين بسبب العقد -سواء عند تنفيذه تنفيذاً صحيحاً أم عند الإخلال بتنفيذه- ولا يجوز الأخذ بأحكام المسؤولية عن الفعل الضار في واقعة يرتبط المضورر فيها بالمسؤول بعلاقة عقدية سابقة، إذ يترتب على الأخذ بأحكام المسؤولية التقصيرية في مقام العلاقة العقدية إهدار نصوص العقد المتعلقة بالمسؤولية عند عدم تنفيذه بما يخل

بالقوة الملزمة له ما لم يثبت أن الضرر الذي لحق بأحد المتعاقدين كان نتيجة اقتراف المتعاقد الآخر لفعل غير مشروع مما تتحقق معه المسؤولية التقصيرية تأسيساً على أنه قد أخل بالتزام يمتنع عليه ارتكابه متعاقداً كان أم غير متعاقد....."532.

ثانياً: المسؤولية التقصيرية للمُنتج في ضوء أحكام المسؤولية الخاصة بحراسة الأشياء.

نظمت المادة 316 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي قاعدة الحراسة عن الأشياء، حيث نصت على أن: "كلُّ مَنْ كان تحت تصرّفه أشياء تتطلّب عنايةً خاصةً للوقاية من ضررها أو الآت ميكانيكيةً، يكون ضامناً لما تُحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضررٍ إلا ما لا يُمكن التحرُّز منه، وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة".

وحتى يتسنى للغير الذي تضرر من المنتجات بشكل عام والمركبات المستقلة بشكل خاص اقتضاء حقه في التعويض، فإنه لا بد له من تأسيس دعواه تلك على أساس قويم من القانون برجوعه إلى الأحكام القانونية لحراسة الأشياء وإقامة دعواه تلك مباشرة على المنتج دون وساطة البائع المباشر الذي تعامل معه مالك المركبة أو بتأسيسها على أحكام المسؤولية الخاصة بضمان العيوب الخفية، بما قد يعيد ذات الإشكاليات القانونية الناشئة عن تطبيق هذه القاعدة من جديد بشكل يؤدي إلى الإضرار بالغير وحارس المركبة والبائع المباشر لها، لذا كان الاستناد إلى قاعدة تجزئة الحراسة السبيل الأمثل الذي ينبغي أن يسلكه المتضرر بين يدي القضاء بما يتيح لهذا المتضرر-بوصفه من الغير-الرجوع بدعواه على المُنتج مباشرةً، فهل نجدُ لقاعدة تجزئة الحراسة أي حراسة التكوين بالنسبة للمُنتج أساساً قانونياً تستندُ إليه في ظل المنظومة القانونية للمشرع الإماراتي وما تمخض عنه الاجتهاد القضائي الإماراتي من قرارات قضائية ذات صلة؟

<sup>532</sup>أنظر الطعن رقم 307 لسنة 2020، الصادر عن الغرفة العمالية. لدى محكمة ابوظبي.

لقد تمت الإشارة سابقاً إلى موقف المشرع الإماراتي من قاعدة حراسة الأشياء بتبنيهِ لمفهوم الحراسة الفعلية<sup>533</sup> التي تثبت للحارس الحائز بغض النظر عن ملكية الشيء، حيث اقتصرَ حكم هذه القاعدة على حراسة الاستعمال منوطاً بشرط الاستفادة من فوائد الشيء دون حراسة التكوين القائمة على مفهوم درء الأضرار الناشئة عن المكونات الذاتية للشيء بمَعزِلٍ عن كينونة ذلك الشيء كوحدة كُلية. وهذا ما دَرَجَتْ عليه الأحكام القضائية الإماراتية إذ عرّفت مفهوم حراسة الأشياء بِحَصْرِها مدلولاً بمفهوم حراسة الاستعمال بأن عرّفت مفهوم الحارس بكونه الشخص الذي له سلطة فعلية في السيطرة على الشيء حيث جاء في القرار القضائي لدى محكمة النقض رقم 411 لسنة 2005 في:

"..... أن الحارس الذي يُفْتَرَضُ الخَطَأُ في جانبه: هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي تكون له السيطرة الفعلية على الشيء قصدًا واستقلالاً لأن العبرة في قيام الحراسة الموجبة للمسؤولية هي بسيطرة الشخص على الشيء سيطرة فعلية في الاستعمال والتوجيه والرقابة سواء كان مالكاً أو غير مالك، ما دامت تلك السيطرة لحساب نفسه ولا تنتفي هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الفعل الذي تسبب عنه الضرر لا يمكن التحرز منه، إعمالاً للقاعدة الشرعية من أنه: لا تكليف إلا بمقدور، فإن ثبّت أن الضرر كان بسبب أجنبي لا يد للحارس فيه سواء كان قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير انتفت مسؤولية الحارس....." <sup>534</sup>.

وحيث لم تُرد في قانون حماية المستهلك الإماراتي أحكام خاصة بشأن ما يسمى بحراسة التكوين، بل اكتفى المشرع بالإحالة إلى النصوص القانونية في التشريعات النافذة بما يُقصدُ بها في

<sup>533</sup>انظر لطفاً ص.135 من هذه الأطروحة.  
<sup>534</sup>انظر الطعن رقم 411 لسنة 24 القضائية. مطبوعات جامعة الامارات العربية المتحدة، وزارة العدل، السنة السابعة والعشرون، 2005، العدد الثاني.



وقتنا الراهن نصوص أحكام قانون المعاملات المدنية بشأن حراسة الأشياء إلى جانب أحكام المسؤولية الشخصية.

"1- للمستهلك الحق في طلب التعويض عن الأضرار الشخصية أو المادية التي لحقت به نتيجة استخدام السلعة أو الخدمة، وفقاً للتشريعات النافذة في الدولة، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك....."535.

غير أن في طيِّ دلالات التعريف الذي جاء في هذا القانون حول مفهوم عيوب المنتجات ما يصحُّ اعتباره منطلقاً يسترشدُ به الاجتهاد القضائي في تقرير فكرة حراسة التكوين، والتي يُصنِّحُ المُنتجُ بمقتضاها مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن الخلل أو العيب الذي يصيبُ مكوّناً معيناً في المنتج، بما يشملُ التوسع في تفسير دلالة نص المادة 316 من قانون المعاملات المدنية لتشمل حراسة المكونات إضافة إلى حراسة الاستعمال. حيث جاء في تعريف العيب حسب نص المادة الأولى من قانون حماية المستهلك ما نصّه أنّ:

"العيب: نقص في الجودة، أو الكمية، أو الكفاءة، أو اختلاف في الشكل الخارجي، أو الحجم، أو مكونات السلعة، أو الخدمة ناتج عن خطأ في تصميمها، أو تصنيعها، أو إنتاجها، أو تقديمها للمستهلك، مما قد يؤدي إلى الإضرار به أو حرمانه كلياً أو جزئياً من الاستفادة منها، بشرط ألا يكون العيب نشأ عن تصرف من المستهلك."

بيد أن مما لا شك فيه، أنّ تطبيق قاعدة حراسة الأشياء لا يُلغِي -حتمًا- ما قد ينشأ عن ذلك من إشكالات قانونية تتصل بطبيعة وخصائص المركبات المستقلة بصرف النظر عن كونها قد طبقت على الحائز المستعمل أم المنتج كحارس تكوين وذلك بسبب ما يقتضيه تطبيق تلك القاعدة بكونها محصورة في نطاق الأشياء التي تتطلب عناية خاصة في حين لا تعتبر المركبات المستقلة -وفق

<sup>535</sup>نص المادة 24 من قانون حماية المستهلك رقم 15 لسنة 2020

ماهيته القانونية- آلات ميكانيكية خطيرة -كما سبق بيانه- بما يستدعي بقاءها تحت رقابة دائمة أثناء تشغيلها، إذ لا بُدَّ أن يكون المُنتج مسؤولاً عن المنتجات الخطرة وغير الخطرة على حد سواء<sup>536</sup>، إضافة الى تعذر الاستفادة من تطبيق قاعدة حراسة التكوين كأساس لمسؤولية المُنتج وفق ما يقوم عليه مفهومها الحالي والذي يجعل مطالبة المتضرر بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن عيوب المنتجات محصورة فقط فيما ينشأ من تلك العيوب قَبْلَ تَسَلُّمِ المستهلكِ للمُنْتَجِ لا بعده<sup>537</sup>، فضلاً عن التباين الجلي بين أحكام هاتين المسؤوليتين وأحكام قاعدة حراسة التكوين نتيجة اختلاف الأساس القانوني لكل منها، فإن أحكام حراسة الأشياء قائمة على أساس تقصير الحارس في واجب الحراسة والرقابة على الشيء الذي انيطت به مسؤولية حراسته، في حين تقوم مسؤولية المنتج عن الأضرار الناشئة عن عيوب منتجه على أساس ثبوت وجود تلك العيوب في المُنتج بما يُوسِّع الشُّعَّةَ بين أسس تلك النظريتين لتمايز أحكامهما عن بعضهما وتعذر تأسيس أحكام قاعدة حراسة التكوين عليهما جمعاً وقرناً.

بما يُبرِّزُ الحاجة الملحة إلى إيجاد منظومة قانونية خاصة تُدرِّجُ هذه القاعدة في طي أحكامها مراعاةً لما يتطلب تحقيق الهدف الأسمى من نظام المسؤولية المدنية وهو جبر الضرر، وهو ما يستلزم تحقق مسؤولية المنتج فيما يَخُصُّ الأضرار الناشئة عن عيوب مُنتَجه دون وجود أيَّة إشكاليات قانونية تحول دون ذلك، هذا ما يعضد اعتقاد الباحثة بضرورة إيجاد النظام القانوني الخاص بأحكام المسؤولية القانونية للمُنْتَجِ ضمن نسقٍ تشريعيٍّ موحَّدٍ ومستقلٍّ يجمع مزايا أحكام المسؤوليتين العقدية والتقصيرية.

<sup>536</sup>الغزاوي، سالم محمد. مرجع سابق. ص. 227.

<sup>537</sup>شهيبة، قادة. مرجع سابق. ص. 125.

### الفرع الثاني: أحكام المسؤولية القانونية للمنتج تحت مظلة نظام قانوني موحد

يتناول هذا الفرع موضوع أحكام المسؤولية القانونية للمنتج تحت مظلة نظام قانوني موحد إذ أنه وعلى الرغم من المزايا التي تضمنتها أحكام قانون حماية المستهلك الجديد، إلا أن الإحالة الواردة ضمن نصوصه فيما يتعلق بتطبيق أحكام التشريعات النافذة في حدود ما يتعلق بأحكام المسؤولية القانونية للمنتج قبل المستهلك المتضرر لازالت تثير الإشكاليات القانونية ذاتها بشأن تطبيق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية للمنتج.

إذ أنه وفي ظل الإشكاليات القانونية التي يثيرها تطبيق قواعد المسؤولية المدنية بشأن مسؤولية المنتج، فقد أصبحت الحاجة ملحة لإيجاد نظام قانوني خاص وشامل يتعلق بأحكام المسؤولية القانونية للمنتج، حيث أنّ تباين المراكز القانونية للمتضررين وفقاً لاعتبار وجود الرابطة التعاقدية بينهم وبين المنتج من عدمها يخلق ازدواجية قانونية -على غير مراد المشرع- تفاضل بين أفراد فئة المتضررين ويميز بعض هؤلاء المتضررين عن بعضهم لا لعلّة إلا لمحض تعلقهم برابطة العقد وإن وهت أو اصيرها رغم وحدة العيب وتمائل الضرر في كلتا الحالتين، إضافة إلى ما تخلفه إشكالية تحديد الأساس القانوني لمسؤولية المنتج من آثار قانونية ترتبط بطبيعة الأضرار التي تنجم عن المركبات المستقلة والتي تؤدي إلى إفلات المنتجين من تبعات المسؤولية في كثير من الأحيان.

إلا أن التساؤل الذي يقتضي هذا السياق هو ما يتعلق بماهية أو طبيعة المسؤولية التقصيرية للمنتج في ظل النظام الخاص والموحد للمسؤولية عن المنتجات. حيث سبق أن بيّنت الباحثة الاختلافات العديدة بين نوعي المسؤولية العقدية والتقصيرية، والتي استند إليها أصحاب النظرية التقليدية فيما يخص ازدواج المسؤولية المدنية<sup>538</sup>، فالمسؤولية العقدية تقوم بسبب وجود اخلال بالتزام تعاقدي أو التأخر في تنفيذه أو عدم تنفيذه أو تنفيذه تنفيذاً معيباً<sup>539</sup>، كما يشمل نطاق هذه

<sup>538</sup>مرقس، سليمان. مرجع سابق (410) ص.11

<sup>539</sup>مرقس، سليمان. مرجع سابق (410) ص.9

المسؤولية الأضرار المتوقعة فقط، ويمكن أن تكون محلًا للتقييد أو الإعفاء منها، في حين تقوم المسؤولية التصويرية على أساس مخالفة المنتج لالتزام قانوني عام يتمثل في توفير السلامة العامة للمستهلكين، وهي مسؤولية أشمل وأوسع من حيث النطاق والأشخاص من نظيرتها المسؤولية العقدية، إذ أنها تشمل الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة، إضافة إلى سعة نطاقها الشخصي المتمثل في تعدد الأشخاص المدرجين تحت مدلول الغير والذي يفوق بلا ريب تعداد أطراف المسؤولية العقدية. كما تعتبر احكام هذه المسؤولية جزءًا من النظام العام الذي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو التخفيف منها<sup>540</sup>.

وعند إجراء الموازنة بين خصائص ومزايا كلتا المسؤوليتين، نخلص إلى أن من الممكن إيجاد نظام قانوني يتضمن مزيجًا قانونيًا يجمع في أحكامه مزايا هاتين المسؤوليتين بما يمكن نظام المتعاقد المتضرر من الاستفادة من مزايا أحكام المسؤولية التصويرية، كما يُمكن -في ذات الوقت- الغير المتضرر من الاستفادة من مزايا المسؤولية العقدية على حدٍ سواء، وذلك بما تُتيحهُ لهما الخيرة بين نوعي المسؤولية وبما يوافق مصالحهما في اقتضاء التعويض.

وفي هذا ما يؤيد الأخذ بالموقف الفقهي الذي ينادي بوحدة المسؤولية المدنية وطبيعتها بغض النظر عن الفروق الظاهرية بين نوعيها، كما أنه لا يمتنع -والحالة هذه- أن يتولى المشرع إيجاد منظومة أحكام قانونية استثنائية تعالج متطلبات العصر المستحدثة عبر الاستفادة من بناء مزيج قانوني يجمع بين أحكام بعض النظم القانونية القائمة فعلا بما يراعي خصوصية الحالات المستجدة ويضيف جانبًا أكبر من جوانب الحماية القانونية لحقوق الأفراد في مواجهة ما ينشأ عن تلك

<sup>540</sup>حسين، عبد الظاهر (2012). المسؤولية التصويرية للمتعاقد: دراسة فقهية قضائية في العلاقة التبادلية بين نوعي المسؤولية. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 27.

الممارسات من نتائج قد تقع تحت طائلة المسائلة القانونية وفقا لهذه الأحكام كما هو الحال بالنسبة لمنتجي المركبات المستقلة<sup>541</sup>.

وفي ذات الوقت، فإنه يمكن للقضاء الإماراتي أن يسترشد بالمسلك القضائي الفرنسي فيما يتعلق بتقريره لأسس حماية الغير المتضرر من حوادث المركبات المستقلة وعيوبها بما يراعي اختلاف الأساس القانوني، وذلك من خلال تخفيف عبء الاثبات الواقع على كاهل المتضرر بافتراض ثبوت تحقق الفعل الضار الصادر عن المُنتج بمجرد اثبات وجود العيب في تلك المركبات مع ثبوت تحقق الرابطة السببية بين ذلك الفعل والنتيجة الضارة التي تولدت عنه، حيث يتحقق ذلك من خلال اعتبار وقوع ذلك الضرر على صورة المباشرة التي لا يتقيد قيام المسؤولية فيها بأي شرط من شروط التعدي أو التعمد كما هو الحال في التسبب.

أما فيما يتعلق بقواعد الحراسة عن الأشياء، فإن الباحثة ترى أن في تطبيق فكرة تجزئة الحراسة التي تبناها المشرع الفرنسي وكرسها الاجتهاد القضائي الفرنسي ما يمكن اعتباره منطلقاً تشريعياً بين يدي المشرع الاماراتي ومسلكاً رشيداً تمضي على سنّيه الاجتهادات القضائية الإماراتية في إيجاد الحلول القانونية للإشكاليات الناشئة عن تطبيق قواعد الحراسة عن الأشياء بما يتوافق وطبيعة المركبات المستقلة وذلك من خلال رفع القيد عن نطاق تطبيق هذه القاعدة ليشمل جميع الأشياء دون حصرها في الآلات الخطرة أو تلك التي تحتاج عناية خاصة، مع ضرورة اعتبار قواعد المسؤولية الخاصة بالمنتج جزءاً من النظام العام بحيث لا يمكن إجراء الاتفاق على الإعفاء منها أو تحديدها إلا في الأحوال التي يكون الضرر فيها ناشئاً عن سوء استعمال المستهلك للمنتج. وعلى صعيد المركبات المستقلة، ترى الباحثة ضرورة تشديد أحكام تلك المسؤولية، بحيث لا يجوز بأي حال اعفاء منتجي تلك المركبات من تبعات تلك المسؤولية ما لم يُقْم المستهلك بتعديل أنظمة المركبة

<sup>541</sup>حسين، عبد الظاهر. المرجع سابق. ص.36

من قبل طرف ثالث غير منتجها بما يؤدي لانتفاء رابطة السببية بين الضرر والفعل في مثل هذه الاحوال<sup>542</sup>. بما يُبقي ويلقي على عاتق الشركات المصنعة للمركبات المستقلة واجب الالتزام بديمومة خدماتها المتصلة بعمل تلك المركبات وصيانتها إلى مرحلة ما بعد التصنيع.

كما أن من الجدير ذكره في هذا السياق، أن طبيعة مسؤولية المنتج التقصيرية هي طبيعة استثنائية، بل إنها تشكّل بمجموعها مزيجاً قانونياً من الأحكام القانونية المتجانسة، بما يقضي بقيام المسؤولية فيها عن أي فعل يشكل خرقاً أو اختلالاً بالالتزامات القانونية العامة بصرف النظر عن جسامته تلك الافعال من عدمها<sup>543</sup>، إذ يتصور في نطاق المسؤولية عن عيوب المنتجات التجارية أن يكون فعل المنتج الضار فعلاً اعتيادياً لا يتعدى كونه تقصيراً في اتخاذ الحيطة اللازمة لتجنب الإضرار بالغير وفقاً لما يفرضه القانون من واجب الحيطة والحذر في مثل هذه الأحوال. كما يُتصوّر أن يتحقق وقوع الضرر نتيجة أفعال مخالفة لمقتضيات الأعراف والعادات المهنية التي تفرض على عاتق منتسبيها جملة من الالتزامات والواجبات المهنية الواجب مراعاتها عند أداء هؤلاء الأشخاص لوظائفهم المهنية بما قد يشكّل أفعالاً ضارةً من الناحية الفنية تتصل بالعملية الإنتاجية ذاتها، والتي لا يُدرك غورها ولا يُحلُّ أسرارها إلا المنتج نفسه بحكم احترافه في مهنته تلك<sup>544</sup>، حيث إن الفعل الضار الذي يتصل بالمعرفة الفنية الخاصة بعملية إنتاج المنتج سيشكل بحق ذاته عائقاً أمام مطالبة المتضرر بالتعويض، باعتبار أن الأصل الظاهر هو صلاحية تلك المنتجات للاستعمال، حيث يُكفّر مدعي خلاف الظاهر -وهو المتضرر هنا- إثبات ادعائه ذلك بما قد يؤدي في نتيجة الأمر إلى اخفاقه في ذلك نتيجة استحواذ المنتج على أسرار المعرفة الفنية واستثنائه بها.

وخلاصة القول في موضوعات هذا الفصل من الأطروحة، ما بيّنته الباحثة من أهمية معالجة أحكام مسؤولية منتجي الصناعات المتطورة كالمركبات المستقلة بما يتطلب ذلك من بناء منظومة

<sup>542</sup>Katarzyna Kolacz, M. *Supra* note (178) P. 17-18

<sup>543</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. مرجع سابق. ص. 283.

<sup>544</sup>عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي. المرجع سابق. ص. 384.

قانونية خاصة تُعنى بمواجهة التحديات القانونية التي تفرضها مقتضيات الثورة التقنية في هذا العصر وبما يراعي أيضاً خصوصية طبيعة عمل المركبات المستقلة في ضوء متطلبات السوق الصناعية في التطوير والإنتاج الصناعي بما يستلزم توسيع نطاق هذه المسؤولية لتحقيق التوازن المطلوب تشريعياً بين المراكز القانونية للأفراد في ظل الحاجات المتنامية للازدهار الصناعي.

كما أنه ومن خلال استقراء النصوص القانونية ذات الصلة ضمن التشريعات القانونية النافذة في دولة الإمارات و في ضوء ما أصدرته المحاكم الإماراتية المختصة من اجتهادات تتبين الحاجة الماسة الى إجراء مراجعة للنظام القانوني للمسؤولية المدنية ضمن المنظومة التشريعية في دولة الإمارات العربية المتحدة بما يواكب تطور تقنيات المركبات المستقلة، و بما لا يمنع الاستفادة من التجارب القانونية المقارنة فيما يخص المسائل القانونية المتصلة بأضرار المركبات المستقلة سواء في مواجهة مالكيها أو مشغليها أو منتجها وهو ما ستتطرق اليه الباحثة في الفصل التالي.

## الفصل الرابع: نموذج التنظيم القانوني لقواعد المسؤولية المدنية الخاصة بحوادث المركبات المستقلة وفقاً للنظام القانوني في دولة الإمارات العربية المتحدة

تدور مباحث هذا الفصل حول أهم النتائج التي توصلت إليها الباحثة وفقاً لما تم بحثه في الفصول السابقة في ما يخص محاولة استشراف معالم الإطار القانوني المنظم لأحكام المسؤولية الخاصة بالمركبات المستقلة في دولة الإمارات العربية المتحدة، بما تتأكد به الحاجة إلى مراجعة للقوانين النافذة التي تنظم الأحكام القانونية الخاصة بالمسؤولية المدنية في حدود ما يتصل منها بالمركبات المستقلة، وصولاً إلى بناء تصوّر قانوني لأحكام القواعد القانونية النافذة للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن تلك المركبات، بشكل يتم فيه مراعاة تعدد الجهات التي يباط بها تبعة المسؤولية عن تلك الأضرار دون حصرها في فئة واحدة وبما يوسع مظلة الحماية القانونية ويحقق المقاصد التشريعية المنشودة في آنٍ واحد.

إيفاءً لهذا المقصد، تقسم موضوعات هذا الفصل ضمن مبحثين اثنين تم تقسيم كل مبحث منهما إلى مطلبين اثنين. بحيث يتناول المبحث الأول أحكام المركبات المستقلة ضمن المنظومة القانونية لدولة الإمارات العربية، ويتم فيه تحديد مفهوم المركبات المستقلة والاعتراف القانوني بها ودور الجهات المختصة في بناء نظاماً قانونياً خاصاً بالمركبات المستقلة. ثم ينشغل المبحث الثاني في وضع تصوراً للقواعد القانونية التي تنظم المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات المستقلة. وذلك من خلال توضيح دور القواعد القائمة فعلاً، وضرورة الحاجة إلى وجود نظاماً قانونياً خاصاً.



### المبحث الأول: أحكام المركبات المستقلة ضمن المنظومة القانونية الاماراتية

بعد أن تم الانتهاء من البحث والتحقيق في أحكام المسؤولية المدنية عامة ومدى توافقها مع المسؤولية عن المركبات المستقلة، ينتقل هذا المبحث إلى تسليط الضوء على موقف المشرع الإماراتي من تحدي الإطار القانوني للمركبات المستقلة من خلال بيان مفهومها والاعتراف القانوني بها وموقفه من طبيعتها القانونية.

وعلى هدي ذلك، يقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

المطلب الأول: تحديد المفهوم القانوني للمركبات المستقلة والاعتراف القانوني بها.

المطلب الثاني: دور الجهات المختصة في بناء النظام القانوني الخاص بالمركبات المستقلة.

#### المطلب الأول: المفهوم القانوني للمركبات المستقلة والاعتراف القانوني بها

أولاً: تعريف المركبات المستقلة.

لقد عرف القانون الاتحادي رقم 21 لسنة 1995 بشأن السير والمرور المركبة من خلال المادة الأولى بأنها: "آلة ميكانيكية، أو دراجة عادية، أو نارية، أو عربية، أو أي جهاز آخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية أو بأية وسيلة أخرى ويشمل ذلك الجرار".

حيث يتبين من خلال هذا التعريف شمول مدلول المركبات المستقلة ضمن هذا التعريف بما يستفاد من عبارة "أية وسيلة أخرى" والتي تشير إلى أنّ التعداد الوارد في التعريف كان على سبيل المثال لا الحصر، غير أن النصوص القانونية الأخرى لا تشمل في مدلولات نصوصها -من حيث التطبيق العملي- هذا النوع من المركبات نظرًا لاختلاف ميزات وآلية عمل هذه المركبات عن

المركبات التقليدية، فإن اشتراط وجود سائق يفرضُ سيطرته على المركبة في سائر أوقات رحلتها -مثلاً- لا يمكن أن يكون في جميع المستويات الوظيفية للمركبات المستقلة<sup>545</sup>.

كما ورد تعريفُ المركبات المستقلة أيضاً ضمن نصوص القرار الصادر عن المجلس التنفيذي في إمارة دبي رقم 3 لسنة 2019 بشأن تنظيم التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة والذي جاء في المادة الأولى منه بأنّ "المركبة ذاتية القيادة" هي: "مركبة تعمل بموجب نظام المحاكاة، مخصصة للسير على الطريق، تتوفر فيها المواصفات التي تعتمدها الهيئة"، في حين عرّف القرارُ نظام المحاكاة على أنه: "نظام إلكتروني ذكي مصمم من الشركة المصنعة للمركبة ذاتية القيادة، كوسيلة لتواصل بين المركبة وعناصر الطريق، يحقق مستويات مختلفة من التحكم بالمركبة قد تصل قيادتها بدون أي تدخل بشري"<sup>546</sup>.

وبالمقارنة، فقد وردت تعريفات عدة للمركبات المستقلة. منها ما انحصر من حيث مدلوله في المركبات ذات الاستقلالية الجزئية ضمن مستوى التصنيف الوظيفي الثالث نظراً لاشتراط النص تَمَكُّنَ السائق وقدرته على استعادة سيطرته على تلك المركبة بحيث لا يشمل هذا المركبات ذات الاستقلالية الكاملة، حيث إن المركبات ذات الاستقلالية الجزئية ضمن مستوى التصنيف الوظيفي الثالث هي التي تسمح بإعادة السيطرة من النظام التشغيلي للمركبة إلى السائق البشري، في حين أنّ المركبات ذات الاستقلالية الكاملة ضمن مستوى التصنيف الوظيفي من الدرجة الرابعة والخامسة لا يتم فيها ذلك<sup>547</sup>. وهذا ما ورد في تعريف قانون المرور الألماني<sup>548</sup>.

<sup>545</sup>كما يستفاد من دلالة المادتين 4 و 5 من قانون السير والمرور الإماراتي رقم 21 لسنة 1995.  
<sup>546</sup>المادة الأولى من القرار الصادر عن المجلس التنفيذي في إمارة دبي رقم 3 لسنة 2019 بشأن تنظيم التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة

<sup>547</sup>James M., & Nidhi, K., & Karlyn, D., & Sorensen, P., & Constantine, S., & Tobi, A. *Supra* note (21) P. 3

<sup>548</sup>انظر لطفا الترجمة الانجليزية للنص المتعلق بتعريف المركبات ذاتية القيادة بقانون المرور المعدل في ألمانيا.

1 a(1) "Motor vehicles with highly or fully automated driving function within the meaning of this act are those which have technical equipment which 1 is able to perform, after activation, the driving task-including longitudinal and lateral control- for the respective motor vehicle( vehicle control),2 is able to

ومثل هذا التعريف مع فوارق بسيطة جاء كل من قانون المركبات لسنة 2012 الصادر في ولاية كاليفورنيا. وذات النهج ورد في قانون ولاية نيفادا الصادر سنة 2011<sup>549</sup> والذي أشار إلى مستويات التصنيف الوظيفي للمركبات المستقلة ذات الاستقلالية الجزئية والكاملة بدءاً من المستوى الثالث وحتى المستوى الخامس منها، حيث عرّف المركبات ذات الاستقلالية الكاملة باعتبار مستوى التصنيف الوظيفي على أنها: "المركبات المزودة بنظام القيادة المستقل من المستوى الرابع والخامس".

وبناءً على ما تقدم، يمكن للمشرع الإماراتي أن يقتفي سنن تلك التشريعات بإجرائه التعديلات على التشريعات القانونية القائمة بتعديل النصوص القانونية الخاص بقانون المرور بما يسمح بشمول المركبات المستقلة ضمن أحكامه أو بإصداره لنظام قانوني خاص بالمركبات المستقلة يتضمن تعريفاً قانونياً لتلك المركبات يستوعب بدلالته المرنة الصور المستجدة لطبيعة تكوين تلك المركبات، لذا فإن الباحثة ترى أن يتم تعريف المركبات المستقلة وفق التعريف المقترح الآتي:

1- المركبات المستقلة: هي آلات مزودة بالتقنية المستقلة التي تجعلها قادرة على تولي زمام القيادة في المركبة أثناء سيرها على الطرقات سواءً تم ذلك بصورة جزئية من خلال التناوب بين نظامها التشغيلي والسائق البشري، أو بصورة كلية دون أي تحكم بشري في قيادتها، ويستثنى

---

comply with the traffic regulation applicable to the vehicle driving task during highly automated or fully automated driving,<sup>3</sup> can be manually overridden or deactivated by the driver at any time,<sup>4</sup> is able to recognize the necessity of manual vehicle control by the driver, <sup>5</sup> is able to visually, acoustically, tactilely or otherwise perceivably notify the vehicle driver of the requirement to pass vehicle control to the driver with sufficient reserve of time ahead of passing control, and <sup>6</sup> notifies of use that is contrary to the system description."

<sup>549</sup>NRS 482A.025 "Automated driving system" defined. "Automated driving system" has the meaning ascribed to it in SAE J3016.

NRS 482A.030 "Autonomous vehicle" defined. "Autonomous vehicle" means a motor vehicle that is equipped with an automated driving system which is designed to function at a level of driving automation of level 3, 4 or 5 pursuant to SAE J3016. The term includes a fully autonomous vehicle.

NRS 482A.036 "Fully autonomous vehicle" defined. "Fully autonomous vehicle" means a vehicle equipped with an automated driving system which is designed to function at a level of driving automation of level 4 or 5 pursuant to SAE J3016."

NRS: CHAPTER 482A - AUTONOMOUS VEHICLES. (2022). Retrieved 11 January 2022, from <https://www.leg.state.nv.us/NRS/NRS-482A.html#NRS482ASec100>

من ذلك المركبات المزودة بالأنظمة المساعدة التي تساهم في زيادة سلامة المرور من خلال مساعدة السائق البشري دون أن تمكن المركبة من التحكم بنفسها بمعزل عن السائق.

2- التقنية المستقلة: هي مجموعة من الأنظمة والبرامج التي تُمكن المركبة من تولي مهام القيادة دون أي تدخل أو إشراف من قِبَل المشغل البشري.

3- تصنف المركبات المستقلة بحسب مستوى الاستقلالية في القيادة إلى: مركبات ذات استقلالية جزئية بحيث يتمكن السائق في هذا المستوى من التخلي عن كامل سيطرته على جميع الوظائف المتعلقة بالسلامة المرورية في بعض الظروف المرورية والبيئية، وذلك بالاعتماد على المركبة في مراقبة التغيرات الحاصلة في تلك الظروف، بحيث يتولى نظامها التشغيلي الآلي قيادتها بصورة آمنة، مع إمكانية استعادة السائق لزام القيادة في تلك المركبة وفق طُور زمني محدد، ومركبات ذات استقلالية كلية لا يتمتع السائق فيه بأية صلاحية أو سلطة في قيادة تلك المركبة بحيث يقتصر دوره على تزويد المركبة بوجهة الرحلة ومسارها.

ثانياً: تعديل نطاق تطبيق قانون المرور الإماراتي بما يشمل الإشارة للقواعد التي تحكم المركبات المستقلة

نصّت المادة الثانية من قانون المرور الإماراتي رقم 21 لسنة 1995 على أن:

"تسري أحكام هذا القانون على المركبات بجميع أنواعها وعلى سائقيها، وعلى مرور

المشاة والحيوانات في الطرق العامة".

وتأسيساً على ما سبق في حدود ما يتعلق بتعريف المركبات المستقلة وبيان أبرز خصائصها

واختلاف ماهيتها الفنية والقانونية عن المركبات التقليدية، ووفق أوجه الاتفاق والافتراق بين

المركبات المستقلة والمركبات التقليدية، خاصة ما يتعلق بنطاق السيطرة على المركبة حيث تقترح

الباحثة على جهات التشريع المختصة تعديل نص المادة الثانية من القانون المذكور وفق الصيغة

الآتية:

1- تسري أحكام هذا القانون على جميع المركبات باختلاف أنواعها وعلى سائقيها ومرور

المشاة والحيوانات في الطرق العامة.

2- يستثنى من أحكام هذا القانون: المركبات ذات الاستقلالية الجزئية أثناء وضعية التشغيل

الآلي الذاتية، والمركبات ذات الاستقلالية الكاملة، حيث تسري عليها أحكامها الخاصة

المنصوص عليها في القوانين ذات العلاقة".

كما ترى الباحثة ضرورة تعديل نص المادة الثالثة من ذات القانون بما يتوافق مع التعديلات

الواردة على اتفاقية فيينا 1968 بشأن حركة المرور على الطرق في سنة 2016 لتشمل المركبات

المستقلة مع إقرار إمكانية تخلي السائق البشري عن زمام السيطرة على هذه المركبات<sup>550</sup>. فقد

صنفت المادة الثالثة من قانون المرور الإماراتي المركبات الميكانيكية إلى ستة أنواع هي: المركبة

الخفيفة، المركبة الثقيلة، الحافلات، الجرارات والأجهزة الميكانيكية، ناقلات المعاقين، والدراجات

الآلية بما يقتضي إدراج الإشارة الى المركبات المستقلة ضمن النص المذكور، مما يمهد إلى

الاعتراف القانوني بها.

ثالثاً: تحديد طبيعة المركبات المستقلة على أنها أشياء ضمن نطاق القانون الإماراتي

تظهر أهمية التعرض لبحث الطبيعة القانونية للمركبات المستقلة فيما يتصل بتحديد النظام

القانوني للمسؤولية القانونية عن الأضرار الناشئة عنها، حيث إن تحديد المركز القانوني للشخص

الذي يتناوله الخطاب القانوني من شأنه ان يسهل من مهمة تحديد القاعدة القانونية التي يخضع لها،

كما أن عدم منح هذه المركبات الشخصية القانونية وإبقائها في إطار الشبئية يعتبر من وجهة نظر

الباحثة خياراً أفضل بكونه سيسهل الرجوع -قدر الإمكان- الى أحكام القواعد القانونية القائمة

<sup>550</sup>تم تعديل اتفاقية فيينا ودخل هذا التعديل حيز التنفيذ في 2016. للمزيد انظر:

للمسؤولية. إلا أن تقرير هذ المسلك لا يحول دون استثناء أحكامها من القيود الواردة في نص المادة 316 فيما يتعلق باعتبار المركبات المستقلة من الآلات التي تتطلب عناية خاصة<sup>551</sup>، ومنحها نوعاً من التمييز يفرقها عن المركبات والآلات التقليدية. حيث أن السبب في عدم اعتبار هذه المركبات من آلات التي تحتاج عناية خاصة هو التقنيات المتطورة التي تشكل أساس عمل تلك المركبات، حيث تم تزويد هذه المركبات بالعديد من المعدات والبرمجيات الخاصة التي تساعد نظامها التشغيلي المتطور في أداء عمله بصورة فائقة وأمنة واستقلالية تتبدد معها الحاجة إلى العناية التي تتطلبها الآلات الصناعية الأخرى حيث تم تطوير هذه البرمجيات التقنية المتطورة عبر سلسلة متصلة من التجارب الصناعية الدقيقة اعتماداً على الخصائص المبهرة للذكاء الاصطناعي الذي ثبتت فاعلية أدائه المميزة عبر سنوات من البحث العلمي والتقني المتواصل من قبل شركات الانتاج الصناعي والبرمجي والذي بدوره قد خفف وطأة الخطوة المتوقعة في الآلات الصناعية التقليدية برفع مستويات الأمان والاستقلالية في عمل هذه المركبات مقارنة بنظيرتها من الآلات الصناعية الأخرى بصورة عامة<sup>552</sup>، بل إن الغاية الأساسية التي شكلت محور الحملة الترويجية لاستخدام هذه المركبات كانت متعلقة بضرورة التخلص من الأضرار الناشئة عن الأخطاء البشرية في القيادة بتقليصها بشكل ملحوظ يعزز السلامة المرورية<sup>553</sup> بما يتيح الجزم بعدم اعتبار المركبات المستقلة ضمن فئة الآلات الميكانيكية الخطرة بطبيعتها، ومن ثمَّ عدم خضوعها لأحكام المسؤولية المنصوص عليها في المادة 316 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي وفق القيد الوارد فيها الذي يتعلق بحكم الآلات التي تتطلب عناية خاصة بها.

وبصورة عامة، مازالت المركبات المستقلة رغم تطورها واعتمادها على تقنيات الذكاء الاصطناعي تأخذ حكم الشيء وفق المنظور القانوني، لكنها لم تحظ بالشخصية القانونية نظراً لعدم

<sup>551</sup>تنص المادة 316 على أن: "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامناً لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه، وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة".

<sup>552</sup>Jeffcott, O., & Inglis, R. *Supra* note (145) P.21

<sup>553</sup>Jeffrey, K. Gurney. *Supra* note (68) P.250

منحها إياها من قبل المشرع، وتقتصر الباحثة النص الصريح على اعتبار المركبات المستقلة أشياء ذات خصوصية وفق التعريف القانوني الوارد دون أن يَدْرَ هذا الأمر الى عُهدة الفقه القانوني<sup>554</sup> مع ما تقتضي الضرورة -وفق ما بينته الباحثة سابقاً- من عدم شمول تلك المركبات ضمن أحكام المركبات أو الأشياء التي تحتاج عناية خاصة<sup>555</sup>.

وغيرُ خافٍ على أحد، ما للقضاء من دورٍ هامٍ في تحديد الطبيعة القانونية للمركبات المستقلة من خلال ما يصدر عن المحاكم المختصة من اجتهادات قضائية تحدد معالم هذه الطبيعة بدقة وفق ما ترصده تلك المحاكم من إشكاليات قانونية تُعرض بين يديها على إثر المنازعات القضائية الخاصة بها، حيث تجدر الإشارة في هذا السياق الى الحكم القضائي الصادر عن المحكمة في ولاية فرجينيا الأمريكية في المنازعة القضائية القائمة *Thaler v. Hirshfeld*، الذي خُصَّ في مؤداه إلى عدم اعتبار الذكاء الاصطناعي مخترعاً لكونه غير متمتع بالشخصية القانونية التي يُسبغها المشرع على الأفراد أو الأشخاص الطبيعيين، بما يشير الى التوجه القضائي الواضح داخل الولايات المتحدة الأمريكية بعدم منح تطبيقات الذكاء الاصطناعي الشخصية القانونية<sup>556</sup>.

### المطلب الثاني: دور أصحاب المصلحة في تنظيم مسؤولية المركبات المستقلة

لا شك في أن السياسات الحكومية في الدول تؤدي دوراً هاماً في تهيئة البيئة المناسبة بجوانبها المتعددة لتشغيل المركبات المستقلة بصورة آمنة تكبجُ جماح الأضرار المحتملة التي قد تنشأ عن استخدام تلك المركبات، بما يُقَلِّصُ -بدوره- ظهور الإشكاليات القانونية التي تواجهها الجهات القضائية المختصة من خلال النزاعات المتعلقة بها<sup>557</sup>. بالتالي قد يُسبِّغُ -بلا ريب- في إيجاد المظلة القانونية والبيئة التشريعية الملائمة التي تنطوي تحتها الأعمال الصناعية الخاصة بتلك المركبات

<sup>554</sup>الناصرى، سليمان. مرجع سابق. ص. 195

<sup>555</sup>انظر لطفاً المادة 316 من قانون المعاملات المدنية الاماراتي رقم 5 لسنة 1985

<sup>556</sup>*Thaler v. Hirshfeld*, 2021 U.S. Dist. LEXIS 167393, 2021 U.S.P.Q.2D (BNA) 917 (United States District Court for the Eastern District of Virginia, Alexandria Division September 2, 2021, Filed)

<sup>557</sup>*Bryant Walker*, S. *Supra* note (6) P.29-30

من خلال تقليص احتمالية وقوع الحوادث الخاصة بتلك المركبات<sup>558</sup>. فضلاً عما يؤديه هذا الدور- وهو ايجاد البنية التحتية المناسبة- من أهمية توسيع دائرة المسؤولية لتطال الأشخاص المتعاملين ضمن القطاعات التجارية والصناعية في حدود ما يتعلق باستخدام وتشغيل المركبات المستقلة، ذلك أن تَرَدِّي البنية التحتية قد يكون السبب الرئيس في حوادث المركبات المستقلة ونشوء الضرر عنها. كما تؤدي الجهات المختصة بمسائل التأمين ضد حوادث المركبات-في ذات الوقت- دورًا هامًا في حل إشكالية المسؤولية المفترضة، من خلال فرض التأمين الإلزامي بصورة مطلقة فيما يتعلق بدور المُشغِّل أو المُصنِّع في حال تحمل أيٍّ منهم تبعة المسؤولية.

أولاً: دور الجهات المختصة بالطرق والمواصلات والاتصالات

تعتبر احتياجات البنية التحتية إحدى العوامل الهامة التي تؤدي دورًا فاعلاً في تحديد رواج المركبات المستقلة بما ينعكس أثره على الإطار القانوني للمسؤولية عن أضرارها<sup>559</sup>، مما يقتضي ذلك من ضرورة اضطلاع الجهات المختصة بمهام مسؤوليتها فيما يتعلق بصيانة وتحسين الهياكل الأساسية للنقل، مع مراعاة شمول البنية التحتية بأنظمة لاسلكية متطورة للغاية تمكن جميع المركبات المستقلة الوصول إليها<sup>560</sup>، كما يقتضي منها أيضاً العمل على تحديث قواعد بيانات الخاصة بتسجيل المركبات بما يشمل المعلومات الخاصة بقدرات التشغيل الآلي وفقاً لمستويات التصنيف الوظيفي للمركبات المستقلة، لِمَا لتلك البيانات من أهمية متعددة السياقات، بالإضافة إلى ما يتم جمعه من تلك البيانات في حدود ما يتعلق بالسلامة المرورية إنفاذاً لأحكام قوانين المرور ذات الصلة كأن يُسَمَّحَ لمستخدمي المركبات المستقلة بإرسال رسائل نصية أثناء وجودهم داخل تلك المركبات<sup>561</sup>. كما ينبغي على الجهات المختصة تحديد أنواع قواعد البيانات التي ينبغي الاحتفاظ بها ضمن

<sup>558</sup>Alfred R. Cowger, Jr. *Supra* note (65) P.58

<sup>559</sup>DeArman, A.*Supra* note (37) P. 992

<sup>560</sup>Alfred, R., Cowger, JR. *Supra* note (65) P.48

<sup>561</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6). P.36



السجلات الرقمية للمركبات المستقلة والمعايير التقنية التي تستخدمها هذه المركبات لجمع البيانات من البيئة المحيطة بناءً على مستجدات الظروف التي تواجهها حيث تحدد تلك الجهات نوع البيانات التي يتم جمعها من قبل المركبة حول الظروف الجوية والجغرافية للطرق والمركبات المحيطة بها<sup>562</sup>، كما أنه لا بد من إجراء تغييرات معينة في البنية التحتية تُسهّل عملية الاتصال فيما بين المركبات أو الاتصال الخاص فيما بين المركبة والبنية التحتية الرقمية كما في حالة استبدال إشارات المرور على نحوٍ مناسب لهذه التقنية، حيث ينبغي على ذلك كله تحمل الجهات المختصة لتبعات المسؤولية القانونية عن الأضرار الناشئة عن استخدام تلك المركبات وذلك في الأحوال التي لا تراعي فيها تلك الجهات التطور التقني الخاص بالمركبات المستقلة وما يقتضي ذلك من ضرورة إعداد البنية التحتية الخاصة بالطرق التي تسلكها تلك المركبات على نحوٍ يتناسب مع هذا التطور التقني<sup>563</sup>.

ومما تجدر الإشادة به في هذا المقام، ما يتعلق بالسعي الدؤوب الذي تبذله هيئة الطرق والمواصلات في إمارة دبي لتجهيز البيئة المناسبة لأنظمة النقل المستقل، حيث يمثل (مترو دبي) واحدًا من أكبر أنظمة النقل العام المستقل والذكي في العالم، حيث يجري الإعداد له على قدمٍ وساق لإنشاء بنية تحتية تهدف إلى تحويل ما نسبته 25% من مجموع رحلات التنقل داخل إمارة دبي إلى خدمات ذكية دون الاستعانة بالعنصر البشري كسائق فيها مع حلول عام 2030<sup>564</sup>.

<sup>562</sup>Alfred, R., Cowger, JR. *supra* note (65) P.48

<sup>563</sup>Bryant Walker, S. (October 1, 2016). Automated Driving and Product Liability. Michigan State Law Review, Vol. 1, 2017. P. 44. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2923240>

<sup>564</sup>هيئة الطرق والمواصلات في إمارة دبي.

Self-driving transport. Retrieved 17 January 2022, from [https://www.rta.ae/wps/portal/rta/ae/home/sdt/tut/p/z0/XYxBDoIwFAXPwgHM\\_wVScNFFIbWIFq0CYjemiRGIBAgHnI9caVy-zJsBAxWY3r7a2s7t0Ntu2VdDbzvpxuFrpJpQIETJIHOAq\\_YuHC2E6RgllN2JGESIdmjI0fIC52nep1yIPRTcScVqxrMaOdm1faPAaoRodqa4CuGpRaLqCJVngSGPmHxb\\_cPHyhTiWCi6cb27hDGYHzK C-eO8wYdAGzC/](https://www.rta.ae/wps/portal/rta/ae/home/sdt/tut/p/z0/XYxBDoIwFAXPwgHM_wVScNFFIbWIFq0CYjemiRGIBAgHnI9caVy-zJsBAxWY3r7a2s7t0Ntu2VdDbzvpxuFrpJpQIETJIHOAq_YuHC2E6RgllN2JGESIdmjI0fIC52nep1yIPRTcScVqxrMaOdm1faPAaoRodqa4CuGpRaLqCJVngSGPmHxb_cPHyhTiWCi6cb27hDGYHzK C-eO8wYdAGzC/)

كما حصلت دولة الإمارات العربية المتحدة على المرتبة الثامنة لمؤشر الجاهزية الخاص بالمركبات المستقلة لعام 2020، وذلك وفق نتائج الاستطلاع الذي أجرته شركة KPMG بهذا الخصوص على ضوء الاستعدادات التي قامت بها الدولة لتهيئة البنية التحتية لتلك المركبات<sup>565</sup>.

وعلى الرغم من هذه المرتبة المتقدمة التي حظيت بها الدولة وفقاً لهذا المؤشر، فإن ذلك لا يَمْنَعُ تَصَوَّرَ وقوع حوادث المركبة المستقلة فعلاً بسبب -على سبيل المثال- تعطل أنظمة شبكة الاتصال، والذي لا يخفى أثره على تحديد الجهة المسؤولة عن تلك الأضرار كما في حالة حصول اختراقٍ لشبكات الاتصال الخاصة بتلك المركبات وتسييرها بصورة تشكل خطراً على حياة الآخرين وممتلكاتهم.

ونظراً لأهمية البيانات الرقمية الخاصة بالمركبات المستقلة، تقترح الباحثة إنشاء ما يسمى "بالصندوق الأسود" والذي يتم بواسطته تخزين البيانات الخاصة بالمركبة قبل وقوع الحادث وخلالها وبعده بشكل مفصل، ومن ثمَّ استخدامها لاحقاً كدليل لتحديد سبب الحادث والضرر<sup>566</sup>. وتبدو أهمية توفير تقنية الصندوق الأسود أيضاً للشركات المصنعة والجهات المختصة بمسائل التأمين ضد حوادث المركبات، حيث تتمكن تلك الجهات من تحديد الجهة التي كانت تتولى زمام القيادة في المركبة وقت وقوع حادث الاصطدام إن كانت هي المشغل البشري أم النظام التشغيلي المتحكم بقيادة المركبة، فضلاً عن أهمية هذه البيانات بالنسبة لشركات التأمين في معرفة سلوك المشغل البشري أثناء وضعية التشغيل التقليدية للمركبة والذي يعتمد عليه في تحديد قيمة أقساط التأمين المطلوبة من قبل تلك الشركات<sup>567</sup>. لكن المشكلة الأساسية لهذه التقنية تتمثل في اختراق خصوصية مالكي هذه

<sup>565</sup>انظر: تقرير شركة (Klynveld Peat Marwick Goerdeler) بشأن الاستعداد للمركبات المستقلة.

Retrieved 18 January 2022, from:

<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/uk/pdf/2020/07/2020-autonomous-vehicles-readiness-index.pdf>

<sup>566</sup>Surden, H., & Williams, M. *Supra* note (27) P.179

<sup>567</sup>Jeffcott, O., & Inglis, R. *Supra* note (145) P.21

المركبات وبياناتها بكونها تقرر لجهات متعددة أحقية الاطلاع على تلك البيانات للتحقق من صحتها ودقتها ومعرفة السبب الدقيق لوقوع الضرر<sup>568</sup>.

ثانياً: دور شركات التأمين

تبرز أهمية شركات التأمين ضد حوادث المركبات إلى جانب الهيئات المتعلقة بتنظيم الطرق والمواصلات والاتصالات اللاسلكية، بما تضطلع به هذه الشركات من دور حل إشكالية تحديد الطرف المسؤول وقيام مسؤوليته، خاصة إذا ما تم الأخذ بنظام المسؤولية الموضوعية وتقدير افتراضها المُسبق في مواجهة جهة معينة سواءً أكانت تلك الجهة هي المشغل البشري أم المُنتج<sup>569</sup>.

كما تتمثل أهمية دورها أيضاً في كونها الطرف الذي يمكن تحميله تبعة المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تلك المركبات بصورة طوعية وذلك في الأحوال التي تتخلف فيها شروط قيام المسؤولية القانونية عن الاطراف الواقعة تحت نطاق تلك المسؤولية بما يتعذر معه إسناد ضمان الضرر الناشئ عن المركبات المستقلة إليهم<sup>570</sup>.

ويرى البعض أن أهمية اللجوء إلى شركات التأمين يمثّل حلاً واقعيًا مقبولاً لإشكالية إسناد تبعة المسؤولية من خلال اقتضاء أفساط مالية تَقُلُّ بمقدارها عن الحدود المعتادة مقارنة بنظيراتها من المركبات التقليدية بسبب التصميم المتطور وميزات السلامة والأمان التي تتمتع بها هذه المركبات بما يُسهم في التقليل من نسبة الحوادث المتوقعة<sup>571</sup>.

<sup>568</sup>Siddiqui, H. (Spring, 2018). NOTE: Gone in Sixty Seconds: Fading Automobile Insurance Costs In A Driverless Future. University of Illinois. *Journal of Law, Technology & Policy*, 2018, P.219

<sup>569</sup>Bryant Walker, S. *Supra note* (319) P.33

<sup>570</sup>Alfred, R., Cowger, JR. *Supra note* (65) P.58

<sup>571</sup>Alfred, R., Cowger, JR. *Ibid.* P. 58

إلا إن فرض أقساط مالية مرتفعة على شركات النقل الخاصة التي تستخدم المركبات المستقلة مقارنة بالأقساط المالية المفروضة نظير تأمين المركبات المستقلة التي يملكها الأشخاص الطبيعيون، من شأنه أن يؤدي إلى زيادة تكاليف تشغيل هذه المركبات ونقل عبء هذه الزيادة مآلاً إلى المستهلك<sup>572</sup>.

كما أن اللجوء إلى شركات التأمين كجهة تتحمل عبء المسؤولية عن تعويض الضرر الناجم عن المركبات المستقلة قد يؤدي إلى إضعاف أحقية المتضرر في الحصول على التعويض خاصة إذا ما رفضت شركة التأمين تغطية الحالة التي تسببت بإلحاق الضرر بالغير، وذلك بعدم إقرارها مثلاً بأن سبب الحادث هو السائق البشري، بل بسبب عيب النظام التشغيلي للمركبة. وذلك يتطلب رجوع شركات التأمين للشركات المصنعة للكشف عن جميع بيانات الاستشعار التي تجمعها أجهزة المركبات المستقلة أثناء رحلاتها للفصل في هذه المنازعة، وهذا ما حدث في قضية ويلسون ضد شركة جنرال موتورز، والتي لجأ فيها المتضرر صاحب الدراجة إلى شركة التأمين التي يتبع لها سائق المركبة المستقلة للمطالبة بالتعويض عن الحادث، حيث رفضت شركة التأمين دفع مبلغ التعويض معللة رفضها ذلك بكون أن الحادث لم يقع بسبب خطأ السائق<sup>573</sup>.

وفي ذات الوقت، وعلى الرغم من أهمية دور شركات التأمين في الحماية من المخاطر المحتملة نتيجة استخدام المركبات، إلا أن التقنية المتطورة التي تتمتع بها المركبات المستقلة ستقلل من احتمالية حدوث الخطأ البشري لحادث الاصطدام بما يقلل -بدوره- أهمية الحاجة إلى التأمين عليها خاصة فيما يتعلق بحالة المركبات ذات الاستقلالية الكاملة التي يُستغنى فيها عن دور السائق البشري في عملية القيادة<sup>574</sup>، وهذا ما يقتضي خضوع المركبات التي تتمتع بأنظمة أمان عالية الكفاءة لأقساط

<sup>572</sup>Bryant Walker, S. *Supra* note (6) P.36

<sup>573</sup>Steinmetz, Sh. (June 29, 2018, Friday). Motorcyclist And GM Settle Action Involving Collision with Self-Driving Car. Litigation Blog.

<sup>574</sup>Siddiqui, H. *Supra* note (533) P.222

تأمينية أقل مقدارًا من تلك الحالات التي ترتفع فيها نسبة الخطورة المتوقعة عن الحوادث المحتملة في الأحوال التي يلجأ فيها أصحاب المركبات إلى شركات التأمين لتأمين حمايتهم من تبعات المسؤولية القانونية الخاصة بالأضرار المحتملة التي قد تنشأ عن استخدامهم لتلك المركبات مقارنة بالمركبات المستقلة التي يعمل نظامها التشغيلي وفق نُظْمٍ برمجية متطورة من الذكاء الاصطناعي قادرة على اتخاذ القرارات الدقيقة بصورة أكثر أمانًا وذكاءً في الحالات المماثلة لها لدى السائق البشري، حيث تنحصر أسباب المسؤولية في مثل هذه الأحوال في خطأ البرنامج أو السبب الأجنبي المتمثل في اختراق النظام التشغيلي للمركبة أو لعب مصنعها دون تدخل السائق البشري في إحداث تلك الأسباب<sup>575</sup>.

وترى الباحثة أنه لا بد -هنا- من الاستناد إلى معيار درجة استقلالية المركبة في صلاحيات القيادة لتحديد مدى أهمية إلزامية التأمين على المركبات المستقلة خلافًا لما عليه الحال في نصوص قوانين التأمين النافذة حاليًا بالنسبة للمركبات التقليدية، مع ضرورة بقاء إلزامية التأمين قائمة في الأحوال الخاصة بالمركبات ذات الاستقلالية الجزئية نظرًا لتدخل السائق البشري ضمن أحوال معينة في مهام السيطرة على تلك المركبات، والأخذ بعين الاعتبار اختلاف المعايير التي قد تعتمد عليها شركات التأمين في تحديد مبالغ التأمين. أما فيما يتعلق بالمركبات ذات الاستقلالية الكاملة، فإن الباحثة ترى عدم ضرورة إلزامية التأمين عليها من قبل مالكيها لأن الشركات المصنعة ستتحمل جزءًا كبيرًا من المسؤولية.

<sup>575</sup>Siddiqui, H. *Ibid* (533) P.229

## المبحث الثاني: مقترح لتنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات المستقلة

يستشرف هذا المبحث بعضًا من أهم الأحكام التي يمكن أن تعالج مسألة المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات المستقلة، من خلال اقتراح تصورًا نموذجيًا يحكم تلك المسألة. وعليه يقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

**المطلب الأول:** دور القواعد القانونية القائمة في تنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات المستقلة.

**المطلب الثاني:** الحاجة إلى نظام قانوني خاص بالمركبات المستقلة.

### المطلب الأول: دور الأحكام القائمة في تنظيم المسؤولية المدنية عن الحوادث

تتجلى أهمية الرجوع إلى أحكام النصوص القانونية النافذة فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية في ظل عدم وجود نظام قانوني خاص ينظم أحكام المسؤولية الناشئة عن أضرار المركبات المستقلة، حيث يتبين من خلال استقراء هذه النصوص صلاحيتها للتطبيق على بعض جوانب المسؤولية القانونية الخاصة بالمركبات المستقلة، مع ما قد يثيره هذا التطبيق من إشكاليات قانونية متعددة تتعلق بنطاق مسؤولية المُشغَل والمنتج وما يتفرع عن ذلك من مسائل قانونية جديرة بالبحث.

#### أولاً: مسؤولية مشغَل المركبات المستقلة

إنّ أولى التعديلات التي ينبغي أن يتنبه إليها المشرع الإماراتي بشأن سائق المركبات المستقلة هي تعريف مصطلح السائق ضمن النص الخاص بالتعريفات. ثم تحديد أهم التزاماته والشروط القانونية الخاصة بتشغيل هذه المركبات. حيث إنّ مُشغَل هذه المركبات لا يعتبر سائقًا بالمعنى التقليدي الذي نُصَّ عليه في القانون إلا في الأحوال التي تكون المركبة المستقلة تحت سيطرته ومراقبته. فهذا في الواقع العملي في حالة المركبات ذات الاستقلالية الجزئية أثناء وضعية القيادة التقليدية، في حين يَعدو -هذا المُشغَل- مجرد راكبٍ فقط في الاحوال التي تخص تواجده داخل

المركبات ذات الاستقلالية الجزئية أثناء وضعية القيادة الآلية، وكذلك في حال تواجده داخل المركبات ذات الاستقلالية الكاملة. لذلك ترى الباحثة ضرورة تدخل المشرع كمَطْلَبٍ تشريعيٍّ من خلال تحديد التفرقة الفاصلة بين مدلول السائق والراكب فيما يتعلق بِمُشغِّلِ المركبات المستقلة وفق الاحوال السالفة الذكر.

وبناءً على ذلك يمكن اقتراح الآتي:

" تحتاج المركبات المستقلة جزئياً إلى مشغل يتولى زمام القيادة أثناء وضعية التشغيل التقليدية، ويلتزم بالانتباه إلى الرسائل التحذيرية التي يتلقاها من المركبة أثناء وضعية التشغيل الآلي، أما المركبات المستقلة بشكل كامل فلا تحتاج إلى مشغل يراقب أداؤها فهو مجرد راكب."

كما أنه لا بد من إعادة النظر في التزامات مُشغِّلِ المركبات المستقلة عند كونه سائقاً فيها مقارنة بالالتزامات سائق المركبات التقليدية لاختلاف الدور الوظيفي لكل منهما في عملية القيادة، حيث تتمثل ابرز تلك التعديلات بالسماح للمُشغِّلِ باستعمال الهاتف النقال أو القراءة أثناء تواجده داخل المركبة دون انشغاله بمهمة مراقبة أداء المركبة المستقلة، مع الأخذ بعين الاعتبار درجة استقلالية المركبة المستقلة في مثل هذه الأحوال، مع ما تقتضي الضرورة أيضاً من إتاحة استعمال المركبات ذات الاستقلالية الكاملة من قِبَلِ ذوي الإعاقة الجسدية والاحتياجات الخاصة بصورة عامة بالإضافة إلى القاصرين الذين لا يتمتعون بالأهلية القانونية التي تخولهم قيادة المركبات التقليدية أسوة بِنظرائهم.

فيمكن اقتراح النص الآتي:

"يلتزم مشغل المركبات المستقلة ب: ١- التنبه للرسائل التحذيرية للمركبة المستقلة جزئياً، ٢- لا يحق له استعمال الهاتف أو الانشغال عن المراقبة إلا إذا كانت المركبة مستقلة بشكل كلي، ٣- يلتزم مشغل المركبات المستقلة بعدم عرض مركبته على أي مبرمج أو تقني غير الشركة المصنعة للمركبة والإ يتحمل مسؤولية ذلك".

وأما فيما يتعلق بنطاق المسؤولية التقصيرية لسائق المركبات المستقلة وفقاً للقواعد القانونية الحالية، فإنه يتبين صلاحية تطبيق هذه القواعد بعد الأخذ بعين الاعتبار بمعيار درجة استقلالية المركبة وذلك من خلال الاعتماد على قواعد المسؤولية عن الأفعال الشخصية التي تقوم على مفهوم الإضرار حيث لا يكون السائق مسؤولاً بصورة مطلقة عن الأضرار الناشئة عن المركبات ذات الاستقلالية الكاملة. في حين تطبق أحكام الإضرار بالمباشرة بالنسبة لسائق المركبات المستقلة فيما يخص إسناد مسؤوليته عن الأضرار الناشئة عن المركبات ذات الاستقلالية الجزئية أثناء وضعية التشغيل التقليدي، بينما تنعقد مسؤوليته وفقاً لأحكام الإضرار بالتسبب عن أضرار المركبات ذات الاستقلالية الجزئية أثناء وضعية التشغيل الآلي لتلك المركبات.

ويقترح لذلك النص الآتي:

"تقوم مسؤولية مشغل المركبات المستقلة وفقاً لمعيار درجة الاستقلالية. فإن كانت المركبة مستقلة جزئياً وترتب الضرر أثناء وضعية التشغيل الآلي، فالمشغل مسؤول إذا تعدى أو أهمل في مراقبة المركبة. في حين لو حصل الضرر أثناء وضعية التشغيل التقليدي، فتقوم مسؤوليته دون اشتراط تعديه أو إهماله".



## ثانياً: مسؤولية منتج المركبات المستقلة

يتحمل منتج المركبات المستقلة على عاتقهم جزءاً كبيراً من تبعات المسؤولية القانونية الناشئة عن أضرار المركبات المستقلة، والذي يُحتم إيجاد الأسس القانونية التي تنعقد على إثرها مسؤوليتهم دون أن يخالط تلك الأسس لُبسٌ في تفسيرها أو إشكالٌ في تطبيقها، إذ يتبين من خلال استقراء الأحكام القانونية الخاصة بالمسؤولية القانونية الواردة ضمن نصوص قانون المعاملات المدنية الإماراتي والقوانين الخاصة، عدم وجود أساساً قانونياً شاملاً ينتظم جميع أحكام المسؤولية الخاصة بمنتج المركبات المستقلة فيما يتعلّق بالأضرار الناشئة عن تلك المركبات استناداً إلى أحكام المسؤولية العقدية الواردة ضمن نصوص التشريع الإماراتي، حيث سبق مناقشة الجوانب والإشكاليات القانونية المتعلقة بتطبيق قاعدة العيوب الخفية للمنتجات، وقواعد قانون حماية المستهلك فيما يتصل منها بتعريف المستهلك والمنتج ببيان مدى ملاءمة تلك القواعد لتطبيقها على أحكام مسؤولية المنتج بما لا يتسع المقام لبحثه مجدداً منعاً للإطالة والتكرار فتحيل عليه في موضعه المخصص له من هذه الأطروحة<sup>576</sup>.

إذ تقترح الباحثة إعادة النظر في أحكام مسؤولية المنتج بما يُعزّز شمولية أحكامها ويوسّع نطاق تطبيقها خاصة في ظل ما تشهده النظم الصناعية من تطور متسارع لمنتجاتها التقنية وعلى وجه الخصوص ما يتعلق من ذلك بالمركبات المستقلة، حيث يغدو التوسّع في مفهوم الأضرار التي تنشأ عن عيوب المنتجات التجارية ليشمل الأضرار الجسمانية أمراً واقعياً ومُلحاً على إثر تعدّد تطبيق نظرية العيوب الخفية للمنتجات التجارية، التي تحصر مفهوم الأضرار في حدود الأضرار الناشئة عن وجود العيب في تلك المنتجات بذاتها دون الأضرار الجسمانية التي قد تلحق بالغير نتيجة وجود هذه العيوب. فضلاً عن عدم انطباق تلك الشروط المقررة على خصوصية وطبيعة العيوب

<sup>576</sup>فصل في ذلك الفصل الثالث في هذه الأطروحة.

المتعلقة بالمركبات المستقلة، كما تُملي الضرورة الواقعية أيضاً توسيع نطاق تطبيق قاعدة العيب الخفي من حيث الأشخاص ليشمل نطاق الأضرار التي تصيب الغير ودون حصره في نطاق مستخدم المنتج فقط مع ما يستتبعه ذلك كله من ضرورة تفصيل أنواع العيوب التي تلائم الطبيعة التقنية للمركبات المستقلة بما يشمل عيوب التصنيع والتصميم والتسويق أيضاً، والذي يخلق بدوره حماية أكبر للمستهلك المتضرر من الأضرار المحتملة الناشئة عن استخدام المركبات المستقلة من خلال تسهيل رجوع المتضرر على منتج المركبات المستقلة أو من في حكمه استناداً إلى المفهوم الموسع لهذا المدلول القانوني، مما يجعل أمر تعيين المنتج باعتباره خصماً للمتضرر في دعوى المطالبة بالتعويض أمراً متحققاً بسبب امتداد أثر أعماله وديمومة اتصالها بعمل تلك المركبات، ويتأتى ذلك -من وجهة نظر الباحثة- من خلال إيراد النص الصريح الذي يجيز للمستهلك المتضرر إقامة الدعوى للمطالبة بالتعويض في مواجهة المنتج الأول الذي لا يرتبط معه بأي رابطة تعاقدية تخوله ذلك.

ولا تقل أهمية مسؤولية المنتج التقصيرية عن أهمية المسؤولية العقدية. إذ أن مسؤولية المنتج التقصيرية استناداً إلى قواعد المسؤولية الشخصية ومسؤولية الحراسة عن الأشياء تثير في تطبيقاتها العديد من الإشكاليات القانونية وفق ما تم إيضاحه في الفصل السابق من هذه الأطروحة، خاصة فيما يتعلق بإجراءات الإثبات المتعلقة بتطبيق قواعد المسؤولية الشخصية على مسؤولية منتجي المركبات المستقلة، إضافة إلى ما تضمنته قواعد المسؤولية الخاصة بحراسة الأشياء من شروط تصادم في تأصيلها وتفصيلها طبيعة وخصائص المركبات المستقلة.

كما ينبغي من -وجهة نظر الباحثة- تشديد أحكام تلك المسؤولية بالحيلولة دون تهرب منتجي المركبات المستقلة من تبعات هذه المسؤولية بأي حال إلا في الأحوال التي يقوم فيها المستهلك بتعديل أنظمة تشغيل المركبة من قبل طرف ثالث غير مُنتجها<sup>577</sup>، أو في حالة اختراق نظام المركبة من

<sup>577</sup>Katarzyna Kolacz, M. *Supra note* (178) P.17-18

قبل طرف ثالث لانتفاء رابطة السببية في هذا الحالة، بما يقضي بضرورة التزام الشركات المصنعة بمهمة الرقابة والمتابعة لتلك المركبات حتى بعد صيرورتها في يد المستهلك النهائي. مع ضرورة الإشارة الى صحة فرضية تحمّل أطرافٍ أخرى لتبعات المسؤولية الناشئة عن المركبات المستقلة كتلك الجهات التي تختص بتهيئة البنية التحتية للمركبات المستقلة بما يمثل حاجتها مثلاً الى طرق خاصة لسيرها وما يتصل بذلك من واجبات الصيانة، والجهات المختصة بالاتصالات.

### المطلب الثاني: الحاجة إلى نظام قانوني خاص بالمركبات المستقلة

يتبين من خلال هذه الأطروحة فيما تم التعرض إليه من موضوعاتها الحاجة الماسة إلى إيجاد نظام قانوني خاص يتعلق بتقنية المركبات المستقلة بما يراعي تنوع ميزات التقنية فضلاً عن اختلاف نظامها التشغيلي عن المركبات التقليدية المألوفة في نطاق النصوص التقليدية القائمة، مع التأكيد على ما توليه دولة الإمارات العربية المتحدة من اهتمام في مواكبة التقدم التقني من خلال مساعيها الحديثة في توفير البيئة الملائمة لازدهار وتطوير القطاعات الصناعية في الدولة بما يخدم ازدهارها ورفع شأنها، وعلى وجه التحديد رعايتها للجوانب المتعلقة بالمركبات المستقلة، بدءاً من استقطاب الخبرات وعقد المؤتمرات التقنية المتخصصة ومروراً بتهيئة وتمكين البيئة التجارية والصناعية في الدولة بشكل يخدم هذا الإطار وانتهاءً بتعزيز البيئة القانونية الحاضنة لتلك الصناعات.

وتخلص الباحثة من خلال ما بينته في أطروحتها هذه إلى ضرورة إيجاد تنظيم يُعني بأحكام المسؤولية الخاصة بالمركبات المستقلة بما يراعي خصوصيتها دون انسلاخ تلك الأحكام عن مرجعيتها القانونية التي نظم المشرع قواعدها في ثنايا النصوص القانونية ضمن أرجاء المنظومة التشريعية في دولة الإمارات العربية المتحدة. إذ تتطلب هذه الخصوصية أن يؤخذ بعين الاعتبار كل قضية مركبة على حدّ، نظراً لتعدد الأطراف المساهمة التي يُتصوّر إسناد المسؤولية إليها عما وقع من أضرار نتيجة استخدام تلك المركبات، كأن تلقى تبعه المسؤولية عن الأضرار الناشئة عنها على

عائق مشغلها أو مالكها وفق اعتبارات قانونية خاصة بحالة معينة، في حين أنه قد يتحمل المنتج أيضاً آثار هذه التبعية بناءً على اعتبارات مختلفة اقتضتها ملاسبات الواقعة تلك. لا بل إن تبعات هذه المسؤولية قد تطل جهات أخرى غير مشغلها أو مالكها أو منتجها بما يشمل الجهات المسؤولة عن أعداد وتهيئة البنية التحتية التقنية لسير تلك المركبات أو شركات التأمين باعتبارها المسار الآمن والطوعي لاقتضاء التعويض في الأحوال التي يتعذر فيها إسناد المسؤولية فيها إلى أطراف الحادث.

كما خلصت الباحثة إلى إمكانية إيجاد مزيج قانوني متجانس يجمع بين مزايا الأحكام القانونية الخاصة بفرعي المسؤولية القانونية: العقدية والتقصيرية بما يجعل للمتضرر الخيرة بينهما للاستفادة من مزايا كل منهما ضمن منظومة قانونية موحدة تجمع بينهما إذا ما توافرت شروط كل منهما، ولا تطغى فيها أحكام احدي المسؤوليتين على الأحكام الأخرى إلا فيما يتعلق بجانب رعاية حق المتضرر، غاية ما في الأمر اقتضاء حقه من التعويض في مواجهة الجهة المسؤولة عن أحداث الضرر، وذلك استجابة لمنطلقات الرأي الفقهي الذي ينادي بوحدة المسؤولية المدنية وطبيعتها بغض النظر عن الفروق الظاهرية بين نوعيها بما لا يمتنع معه تمايز خصائص كل من المسؤوليتين واندماجهما في بوتقة قانونية واحدة تتضمن أحكاماً استثنائية خاصة بتعين وفق مجالات محددة<sup>578</sup>.

كما تعتقد الباحثة أن تبني دولة الإمارات العربية المتحدة لسياسة تشغيل المركبات ذات الاستقلالية الكلية دون الجزئية على مستوى الدولة سيساهم في الحد من إشكاليات المسؤولية المدنية الناشئة عن أضرارها، نظراً لانتفاء تدخل العنصر البشري في قيادتها بما يزيد من مستوى أمانها وكفاءتها ويقلل -في ذات الوقت- من نسبة الأخطاء المحتملة الناتجة عن استخدامها، مع أهمية

<sup>578</sup>حسين، عبد الظاهر (2012). المسؤولية التقصيرية للمتعاقد: دراسة فقهية قضائية في العلاقة التبادلية بين نوعي المسؤولية. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 36. حيث ظهر نظريتين بشأن نوعي المسؤولية المدنية هما نظرية ازدواج المسؤولية ونظرية وحدة المسؤولية. كما أنه بشأن الخيرة بين المسؤوليتين، الفقه ينقسم في رأيه حول ذلك برأي يقول جواز الخيرة طالما توافرت شروط كل من المسؤوليتين. ورأي آخر يعتقد أن المسؤولية العقدية تجب المسؤولية التقصيرية، والرأي الأخير يعتقد أن الخيرة جائزة استثناء في حالة العش والخطأ الجسيم. للمزيد في ذلك، انظر أيضاً العمروسي، أنور (2004). المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية في القانون المدني. الإسكندرية: دار الفكر الجامعي. ص. 18

الإشارة والإشادة بجهود الدولة في المسارعة الى تهيئة البيئة المناسبة لاستخدام هذه المركبات على

امتداد رقعة الدولة.

## الخاتمة

وفي ختام هذه الأطروحة، تمخض عن البحث في موضوع المركبات المستقلة ضمن حدود الدراسة، جملة من النتائج والتوصيات يمكن أن تساهم في رصف البنية القانونية التي تحكم هذه المركبات في ظل التشريعات القائمة في دولة الامارات العربية المتحدة وذلك وفقاً لما يأتي:

### النتائج:

- 1- لا تتمتع المركبات المستقلة وفق التشريعات الإماراتية بالشخصية القانونية.
- 2- لا يوجد في التشريعات الإماراتية مثل قانون السير والمرور الساري المفعول ما يحول دون استخدام المركبات المستقلة من حيث المبدأ. إلا أن إلزام وجود سائق يتحكم بالمركبة طوال رحلتها يثير اللبس حول الاعتراف القانوني للمركبات المستقلة.
- 3- يشكّل الجانب الأخلاقي في استخدام المركبات المستقلة تحدياً مؤثراً في تحديد الإطار القانوني للمسؤولية الناشئة عن أضرار تلك المركبات، نظراً لتعدد المعايير التي يمكن أن تستند عليها المركبة في اتخاذ القرارات المستقلة.
- 4- إن تحديد مدلول مشغل المركبة أصبح ملحاً في ظل تشغيل المركبات المستقلة نظراً لانحسار دوره في السيطرة على المركبات المستقلة في أحوال معينة. وبالتالي يتم ذلك من خلال تحديد الحالات التي يعتبر فيه سائق مسيطر والحالات الذي يكون فيه مجرد راكب وفقاً لدرجة استقلاليتها. لما له من الأهمية في فهم نطاق مسؤوليته عن أضرارها.
- 5- إن الاستناد إلى القاعدة العامة للمسؤولية في قيام مسؤولية مشغل المركبات المستقلة، والمتمثلة بالمسؤولية عن الفعل الشخصي، هي الأجدر في التطبيق في ظل عدم وجود نص قانوني خاص للمسؤولية عن أضرار المركبات المستقلة. مع الأخذ بعين الاعتبار درجة استقلالية المركبة وحدود دور المشغل في السيطرة، حيث كلما زادت استقلالية المركبة

انحسر دور المشغل في القيادة بشكل يؤثر على انقطاع العلاقة بين أدائه في السيطرة والضرر الذي يمكن أن ينجم عنه.

6- إن الاستناد إلى قاعدة حراسة الأشياء لقيام مسؤولية مشغل المركبات المستقلة ومنتجها يثير العديد من الإشكاليات بما يصعب تطبيقها. وذلك من خلال عدم إمكانية إسقاط شروط هذه القاعدة على المركبات المستقلة ومشغليها. فالمركبات المستقلة ليست بالآلات الخطرة التي تتطلب عناية خاصة.

7- إن اعتبار مسؤولية منتجي المركبات المستقلة مسؤولية مفترضة من شأنه أن يؤدي إلى تثبيط أولئك المنتجين عن الاستمرار في تطويرها.

8- تبرز أهمية قواعد قانون حماية المستهلك عند الحديث عن الإطار القانوني لمسؤولية منتج المركبات المستقلة، حيث تبنت تعريف المزود وفق المفهوم الموسع لدلالة هذا المصطلح ليشمل كل من يدخل في العملية التصنيعية للمركبة من المصنع والمصمم والمبرمج والموزع، وبالتالي جميعهم تترتب مسؤوليتهم كمنتجين.

9- من الصعوبة تطبيق قاعدة ضمان العيوب الخفية فيما يتعلق بعيوب المركبات المستقلة لاختلاف طبيعة العيوب الخاصة بالمركبات المستقلة عن غيرها من الآلات الميكانيكية نظرًا لاختلاف الطبيعة التكوينية بينهما.

10- إن مسألة تحديد الطرف المسؤول تكمن في توسيع مظلة المسؤولية من حيث الأشخاص دون افتراضها في جهة معينة. فالمشغل والمنتج والجهات المختصة بالبنية التحتية والاتصالات ومخترق البيانات. جميعهم مسؤولين في أحوال معينة وفقًا لظروف الضرر الذي نجم.

11- بما أن المشرع تدخل في وقت ما وأفرد نصًا خاصًا للمسؤولية عن فعل الحيوان. فمن باب أولى أن يتم تنظيم المسؤولية عن أضرار المركبات المستقلة التي تتعلم بشكل ذاتي ومستقل في اتخاذ القرارات.

## التوصيات:

- 1- تدعو الباحثة من خلال اطروحتها هذه إلى إعادة النظر في أحكام قانون السير والمرور الإماراتي بما يقتضي الاعتراف القانوني بتشغيل المركبات المستقلة تماشياً مع التعديلات التي تمت على اتفاقية فيينا عام 1968 بشأن حركة المرور على الطرق.
- 2- حبذا لو يتجنب المشرع الإماراتي منح المركبات المستقلة شخصية قانونية اقتفاءً للاجتهادات القضائية الصادرة عن القضاء الأمريكي في الولايات المتحدة الأمريكية.
- 3- توصي الباحثة ضرورة تحقيق التوازن المطلوب بين مصالح مشغلي المركبات المستقلة ومصنعيها عند صياغة القواعد القانونية بشأن المسؤولية عن المركبات المستقلة.
- 4- تدعو هذه الأطروحة الجهات التشريعية والقضائية المختصة الى ضرورة تبني معايير مهمة ومؤثرة أثناء وضع الإطار القانوني للمسؤولية كمعيار درجة الاستقلالية، ومعيار توافر خاصية التعلم الذاتي.
- 5- توصي الباحثة ضرورة تدخل المشرع بتبني مفهوم جديد يتناسب مع الطبيعة الوظيفية المتباينة لمشغل المركبة المستقلة من خلال تحديد هذه الطبيعة الفنية مع بيان التزاماته القانونية وفقاً لذلك.
- 6- من الضروري فرض التزاماً قانونياً على عاتق الشركات المنتجة والذي يقضي بضرورة التزامها بمهام المتابعة والإشراف على مركباتها حتى بعد انتقالها إلى يد المستهلك النهائي كشرط لاستيراد مركباتها داخل الدولة.
- 7- نتمنى من المشرع الإماراتي إعادة النظر في قواعد عيوب المنتجات بما يكفل توسيع نطاق تطبيقها من حيث طبيعة العيب، ليشمل ما يبتكر في العصر الحالي من صناعات متطورة ومعقدة مثل المركبات المستقلة. وذلك إما من خلال تعديل النصوص القائمة أو استحداث نظاماً قانونياً جديداً يواكب تطور المنتجات الحديثة.



- 8- ثمة ضرورة تشريعية تقضي باستثناء المسؤولية عن المركبات المستقلة كمركبات من قواعد حراسة الأشياء، وذلك من خلال تبني الجهات التشريعية لنصوص قانونية مستحدثة تتماشى مع هذه الخصوصية.
- 9- أصبحت الحاجة ملحة لاستحداث نظاماً قانونياً خاصاً واستثنائياً بالمركبات المستقلة يتضمن مزجاً قانونياً متجانساً من مزايا الاحكام القانونية الخاصة بنظريات المسؤولية المدنية بما يكفل الغاية الأساسية للمسؤولية المدنية وهي جبر الضرر.
- 10- ترى الباحثة أن اهتمام الباحثين بموضوع المركبات المستقلة يستلزم الاهتمام أيضاً بمسائل التأمين الخاصة بحوادث المركبات المستقلة لما لها من أهمية وأثر على الإطار القانوني لمسؤولية المركبات المستقلة عن الأضرار الناشئة عن استخدامها.

## المراجع العربية

### القوانين:

- القانون الاتحادي رقم (5) لسنة 1985 بشأن المعاملات المدنية في دولة الإمارات العربية المتحدة.
- القانون الاتحادي رقم (15) لسنة 2020 في شأن حماية المستهلك في دولة الإمارات العربية المتحدة.
- قرار المجلس التنفيذي رقم (3) لسنة 2019 بشأن تنظيم التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة في إمارة دبي.

### الكتب العربية:

- الجبوري، ياسين محمد (2008). الوجيز في شرح القانون المدني الأردني: مصادر الحقوق الشخصية: مصادر الالتزامات: دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- الذنون، حسن علي (2006). المبسوط في شرح القانون المدني، الطبعة الأولى، عمان: دار وائل للنشر.
- الزرقا، مصطفى أحمد (1988)، الفعل الضار والضمان فيه: دراسة وصياغة قانونية مؤصلة على نصوص الشريعة الإسلامية وفقهها انطلاقاً من نصوص القانون المدني الأردني، الطبعة الأولى، دمشق: دار القلم.
- السنهوري، عبد الرزاق أحمد (1952). الوسيط في شرح القانون المدني الجديد: نظرية الالتزام بوجه عام، الطبعة الأولى، بيروت: دار إحياء التراث العربي.
- الشرقاوي، الشهابي إبراهيم (2016). مصادر الالتزام غير الإرادية في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، الطبعة الأولى، مصر: دار النهضة العربية، الإمارات: دار النهضة العلمية.
- العرعراوي، عبد القادر (1996). ضمان العيوب الخفية في عقد البيع، الطبعة الأولى، المغرب: منشورات جمعية تنمية البحوث والدراسات القضائية.
- العزاوي، سالم محمد (2008). مسؤولية المنتج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

- العمروسي، أنور (2004). المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقدية في القانون المدني، الطبعة الأولى، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي.
- الفتلاوي، صاحب عبيد (1997). ضمان العيوب وتخلف المواصفات في عقود البيع، الطبعة الأولى، عمان: مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع.
- الناصري، سليمان (2010). المدخل للعلوم القانونية، الطبعة الأولى، الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث.
- النقيب، عاطف (1987). النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية، الطبعة الثالثة، بيروت: منشورات عويدات.
- الوالي، عبدالله سعيد عبدالله (2021). المسؤولية المدنية عن أضرار تطبيقات الذكاء الاصطناعي في القانون الإماراتي، الإمارات: دار النهضة العلمية.
- بدر، أسامة أحمد (2003). فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، القاهرة: دار النهضة العربية.
- جميعي، حسن عبد الباسط (2000). مسؤولية المنتج عن الأضرار التي تسببها منتجاته المعيبة، الطبعة الأولى، القاهرة: دار النهضة العربية.
- حسين، عبد الظاهر (2004). المسؤولية التقصيرية للمتعاقد: دراسة فقهية قضائية في العلاقة التبادلية بين نوعي المسؤولية، الطبعة الأولى، القاهرة: دار النهضة العربية.
- زهرة، محمد المرسي (2002). المصادر غير الإرادية للالتزام في قانون المعاملات المدنية لدولة الامارات العربية المتحدة، الطبعة الأولى، الإمارات: جامعة الامارات العربية المتحدة.
- سرحان، عدنان (2010)، المصادر غير الإرادية للالتزام الفعل الضار-الفعل النافع-القانون في قانون المعاملات المدنية الإماراتي، الطبعة الأولى، عمان: دار اثناء للنشر والتوزيع.
- سلطان، ناصر محمد عبد الله (2005)، المسؤولية عن فعل الأشياء التي تتطلب عناية خاصة والآلات الميكانيكية، الطبعة الأولى، لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.
- عبد الحميد، عبد الحميد الديسطي (2010). حماية المستهلك في ضوء القواعد القانونية للمسؤولية المنتج، الطبعة الأولى. المنصورة: دار الفكر والقانون.

- عبد الرحمن، أحمد شوقي (1983). ضمان العيوب الخفية في بيوع السيارات، الطبعة الأولى، القاهرة: المطبعة العربية الحديثة.
- قادة، شهيدة (2007). المسؤولية المدنية للمنتج: دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
- محمود، محمد (2005). التعليق على قانون المعاملات المدنية لدولة الامارات العربية المتحدة مقارنة بتقنيات البلاد العربية: الجزء الاول، ص.637، الطبعة الثانية، القاهرة: النسر الذهبي.
- مرقس، سليمان (1987). بحوث وتعليقات على الأحكام في المسؤولية المدنية وغيرها من موضوعات القانون المدني، الطبعة الأولى.
- مرقس، سليمان (1971). المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، القسم الأول، الطبعة الثانية، القاهرة: معهد البحوث والدراسات العربية.
- نجيدة، على (1994). النظرية العامة للالتزام وفقاً لقانون المعاملات المدنية وأحكام الشريعة الإسلامية: الكتاب الأول: مصادر الالتزام، الطبعة الأولى، كلية شرطة دبي.
- وهدان، رضا متولي (2014). الوجيز في المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، المنصورة: دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع.

#### الأبحاث والمقالات القانونية:

- إبراهيم، سليمان (2014). ماهية الشخصية القانونية، مجلة الدراسات الاجتماعية والاقتصادية، ليبيا، العدد 2(1). 1-30 .
- الجبوري، ياسين محمد (2012). الدعوى المباشرة في القانوني المدني الأردني. مجلة الشريعة والقانون. السنة. 26، العدد. 52. 267-345.
- الخطيب، محمد عرفان (2018). المركز القانوني للإنسالة (Robots) الشخصية والمسؤولية. دراسة تأصيلية مقارنة. قراءة في القواعد الأوروبية للقانون المدني للإنسالة لعام 2017، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، 4(24). 97-138.
- القوصي، همام (2018). الإشكالية القانونية للشخص المسؤول عن تشغيل الروبوت، مجلة جيل، جامعة حلب، سوريا. العدد. 25. 77-112.

- القوسي، همام (2019). نظرية الشخصية الافتراضية للروبوت وفق المنهج الإنساني، *مجلة جيل*، جامعة حلب، سوريا. العدد.35. 11-60
- بدر، أسامة (2007). مسؤولية المنتج والموزع. ندوة حماية المستهلك، العين (الإمارات العربية المتحدة).
- خاطر، نوري (2007). المسؤولية الجزائية والإدارية، عرض وتعليق على قانون حماية المستهلك الإماراتي. ندوة حماية المستهلك، العين (الإمارات العربية المتحدة).
- سرحان، عدنان (2007). التزام المحترف بتزويد المستهلك بالمعلومات. بحوث ندوة حماية المستهلك. العين (الإمارات العربية المتحدة).
- سرحان، عدنان إبراهيم (2010). تقييم موقف القانون والقضاء الإماراتيين من بعض مسائل المسؤولية عن الفعل الضار، *مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية*، العدد الثاني جامعة الإسكندرية. العدد. 2. 93-164
- ولي، عدنان (2007). النظام القانوني لحماية المستهلك في القانون الإماراتي. بحوث ندوة حماية المستهلك. العين (الإمارات العربية المتحدة).

#### المواقع الالكترونية:

- موقع وزارة الصناعة والتكنولوجيا المتقدمة في دولة الإمارات العربية المتحدة.  
<https://esma.gov.ae/ar-ae/Media-Center/news/Pages>. Retrieved /in 2020
- موقع محامون الامارات  
<https://www-mohamoon-uae-com.uaeu.idm.oclc.org/uaeu/default.aspx?Action=IntrDisplayJudg>. Retrieved in 2020
- موقع هيئة الطرق والمواصلات في إمارة دبي  
[www.rta.ae](http://www.rta.ae). Retrieved in 2020
- موقع المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة  
<https://unece.org/DAM/trans/doc/2015/wp1/ECE-TRANS-WP1-151e.pdf>. Retrieved in 2020
- موقع البوابة الرسمية لحكومة دولة الامارات العربية المتحدة

<https://government.ae/en/about-the-uae/digital-uae/smart-sustainable-cities> . Retrieved in 2020

## المراجع الأجنبية

- Alfred, R., & Cowger, Jr. (2018). Liability Considerations- When Autonomous Vehicles Choose the Accident Victim. *Journal of High Technology Law*, 19, 1-60.
- Bayern, Sh. (2016). The Implications of Modern Business-Entity Law for the Regulation of Autonomous Systems. *Eur. J. Risk Reg*, 7, 297-317.
- Belay, N. (Fall, 2015). Student Note: Robot Ethics and Self-Driving Cars: How Ethical Determinations in Software Will Require a New Legal Framework. *Journal Of the Legal Profession*, 40, 119-130.
- Bienzeisler, J., & Cousin, C., & Deschamps, V., & Eberle U., & Feldle, J., & Gail, J., & Hilgendrof, E., & Hoeffler, M., & Hotitzsch, S., & Moritz-Kokot, N., & Page, Y., & Tango, F. (2017). Legal aspect on automated driving, AdaptIVE automated driving applications and technologies for intelligent vehicles, Germany.  
This project is co-funded by the European Union.
- Borneman, J. (Fall, 2019). Let's Get This Show on The Road: Driverless Cars Have Arrived and It's Time to Advance the Regulatory Framework. *Catholic University Journal of Law and Technology*, 28, 51-80.
- Bryant Walker, S. (October 1, 2016). Automated Driving and Product Liability. *Michigan State Law Review*, 1, 1-71.
- Bryant Walker, S. (2014). Automated Vehicles Are Probably Legal in the United States. *Tex. A&M L. Rev*, 1, 411-521.
- Bryant Walker, S. (February 24, 2019). Ethics of Artificial Intelligence in Transport. *The Oxford Handbook of Ethics of Artificial Intelligence* (Markus Dubber, Frank Pasquale & Sunit Das, Eds.). 1-12.
- Burri, Th. (2016). The Politics of Robot Autonomy. *Eur. J. Risk Reg*, 7, 341-376.
- Calabria, N. (2020). The Friday Night "Who Is Driving?" Debate Will Soon Come to An End: How Autonomous Vehicles Are Changing Our Lives and Societal Norms. *Touro Law Review*, 35, 1087-1125.

- Chatzipanagiotis, M., & Leloudas, G. (Spring, 2020). Recent Development: Automated Vehicles and Third-Party Liability: A European Perspective. *University Of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*, 2020, 109-199.
- Colin, P.A. Jones (2019). Article: The Robot Koseki: A Japanese Law Model for Regulating Autonomous Machines. *Journal of Business & Technology Law*, 14, 403-467.
- Czarnecki, K. (2017). English translation of the German road traffic act amendment regulating the use of motor vehicles with highly or fully automated driving function. DOI:10.13140/RG.2.2.10796.77441.
- Dahiyat Abdel Rahim, E. (2018). From Science Fiction to Reality: How will the Law Adapt to Self- Driving Vehicles? *Journal of Arts & Humanities*, 7, 9. 34-43.
- Davies, D. (2017). Robots in the back office. *Comms. L*, 22(2), 62-65.
- Dean Brown, R. (2021). Property ownership and the legal personhood of artificial intelligence. *Information & Communications Technology Law*, 30:2, 208-234.
- DeArman, A. (2019). The Wild, Wild West: A Case Study of Self-Driving Vehicle Testing in Arizona. *Arizona Law Review*, 61, 983-996.
- De Bruin, R. (2016). Autonomous Intelligent Cars on the European Intersection of Liability and Privacy Regulatory Challenges and the Road Ahead. *Eur. J. Risk Reg*, 7, 485-501.
- Dorotheou, E. (2015). Reap the benefits and avoid the legal uncertainty: who owns the creations of artificial intelligence?. *C.T.L.R*, 21(4), 85-93.
- Florina Lohmann, M. (2016). Liability Issues Concerning Self-Driving Vehicles. *Eur. J. Risk Reg*, 7, 335-345.
- Hresko Pearl, T. (2019). Compensation at The Crossroads: Autonomous Vehicles & Alternative Victim Compensation Schemes. *William & Mary Law Review*, 60, 1827-1891.



- Jacob, D. Walpert (March 2017). Carpooling Liability?: Applying Tort Law Principles to The Joint Emergence of Self-Driving Automobiles and Transportation Network Companies. *Fordham Law Review*, 85, 1863-1897.
- James M., & Nidhi, K., & Karlyn, D., & Sorensen, P., & Constantine, S., & Tobi, A. (2019). Autonomous Vehicle Technology. <https://doi.org/10.7249/RR443-2>.
- Jeffcott, O., & Inglis, R. (2017). Driverless cars: ethical and legal dilemmas. *J.P.I. Law*, 1, 19-25.
- Jeffrey, K. Gurney (Fall, 2013). Sue My Car Not Me: Products Liability and Accidents Involving Autonomous Vehicles. *University Of Illinois Journal of Law, Technology & Policy*, 13, 247. 267-277.
- Jeremy, A. Carp (November 2018). Autonomous Vehicles: Problems and Principles for Future Regulation. *University Of Pennsylvania. Journal of Law and Public Affairs*, 4, 81-108.
- Katarzyna Kolacz, M. (2019). Who Should Regulate Disruptive Technology?. *Eur. J. Risk Reg*, 10, 4-22.
- King, k. (December 2017). Putting the Reins on Autonomous Vehicle Liability: Why Horse Accidents Are the Best Common Law Analogy. *North Carolina Journal of Law & Technology, Online Edition*, 19, 127-159.
- Margulis, C., & Goulding, Ch. (2017). Waymo Vs. Uber May Be the Next Edison Vs. Westinghouse. *Journal of the Patent and Trademark Office Society*, 99, 500-524.
- Mark, A. Geistfeld. (December 2017). A Roadmap for Autonomous Vehicles: State Tort Liability, Automobile Insurance, and Federal Safety Regulation. *California Law Review*, 105, 1611-1694.
- Mark, A. Chinen. (Fall, 2016). The Co-Evolution of Autonomous Machines and Legal Responsibility. *Virginia Journal of Law and Technology*, 20, 338-393.
- Maziarz, P. (2020). Cars Without Drivers: Examining Future Regulation of Autonomous Vehicles. *RegQuest*, 13, 04, 1-29.

- Pütz, F., & Murphy, F., & Mullins, M., & Maier, K., & Friel, R., & Rohlf, T. (2018). Adequate and Efficient Allocation of Liability Costs for Automated Vehicles: A Case Study of the German Liability and Insurance Framework. *Eur. J. Risk Reg.*, 9, 548. DOI:10.1017/err.2018.35.
- Scott Campbell, G., & John P. Allen, & Aron, B., & Libman, R. (2020). Cars Without Drivers: Examining Future Regulation of Autonomous Vehicles. *RegQuest*, 13, 4,1-29.
- Siddiqui, H. (Spring, 2018). Note: Gone in Sixty Seconds: Fading Automobile Insurance Costs in A Driverless Future. University of Illinois. *Journal of Law, Technology & Policy*, 2018, 1-221.
- Steinmetz, Sh. (June 29, 2018, Friday). Motorcyclist And GM Settle Action Involving Collision with Self-Driving Car. Litigation Blog.
- Surden, H., & Williams, M. (October 2016). Technological Opacity, Predictability, and Self-Driving Cars. *Cardozo Law Review*, 38, 121-181.
- Syed, N. (2017). Regulating autonomous vehicles. *Computer and Telecommunications Law Review*, 23(1), 11-15.
- Thaler v. Hirshfeld, 2021 U.S. Dist. LEXIS 167393, 2021 U.S.P.Q.2D (BNA) 917 (United States District Court for the Eastern District of Virginia, Alexandria Division September 2, 2021, Filed). Retrieved in 2022.
- Thierer, A., & Hagemann, R. (2015). Removing Roadblocks to Intelligent Vehicles and Driverless Cars. *Wake Forest Journal of Law & Policy*, 5, 339-391.
- Vellinga, N. E. (2020). Legal Aspects of Automated Driving: On Drivers, Producers, and Public Authorities. University of Groningen. <https://doi.org/10.33612/diss.112916838>.



## رقم أطروحة الماجستير 2022: 34

تعالج هذه الأطروحة إشكالية المسؤولية عن حوادث المركبات المستقلة في ظل القانون الإماراتي. وتناقش الطبيعة القانونية للمركبات المستقلة، وأهم الجوانب الأخلاقية التي تتعلق بها. ثم بينت نطاق مسؤولية مشغل المركبات المستقلة وتأصيل مسؤوليته في الحالات التي تقوم فيه مسؤوليته في ظل القانون الإماراتي. كذلك ناقشت طبيعة مسؤولية منتج المركبات المستقلة، ومدى الحاجة إلى إعادة النظر فيها لضمان حماية المتضررين. وقد خلصت الأطروحة إلى التأكيد على أن المسؤولية عن أضرار المركبات المستقلة على ان هناك أطراف مختلفة قد تتحمل المسؤولية دون افتراضها في طرف معين.

[www.uaeu.ac.ae](http://www.uaeu.ac.ae)

هلا الحديد حاصل على درجة الدكتوراه من قسم القانون الخاص بكلية القانون في جامعة الإمارات العربية المتحدة. حصلت على درجة الماجستير من كلية القانون، الجامعة الأردنية، الأردن

نشر أطروحة عبر الإنترنت

<https://scholarworks.uaeu.ac.ae/etds/>