

المسؤولية المدنية عن أضرار السيارات ذاتية القيادة

The Civil Liability for Damages Caused by Self-Driving Cars.

أزرو محمد رضا *

جامعة أحمد زبانة غليزان، الجزائر

Mohammedreda.azrou@univ-relizane.dz

- تاريخ الإرسال: 2025/03/02 - تاريخ القبول: 2025/05/02 - تاريخ النشر: 2025/09/22

الملخص: أدى التطور التكنولوجي الذي نعيشه في وقتنا الحاضر إلى اختراع سيارات ذاتية القيادة تعتمد أساس على الذكاء الاصطناعي، دون الحاجة إلى وجود السائق، بل هناك حافلات في أوروبا وأمريكا تسير من دون سائق، فكل هذه المركبات قد تسبب حوادث مرور توقع أضراراً، وهو ما يطرح إشكالات قانونية عديدة أبرزها من المسؤول عن هذه الأضرار من بين سلسلة الفاعلين هل المصمم أم المبرمج أم صانع السيارة؟ وما مدى إمكانية التأمين عليها؟ ومن هو الملزم قانوناً للقيام بهذا التأمين؟

الكلمات المفتاحية: سيارة ذاتية القيادة، السائق، المسؤولية المدنية

Abstract: The technological advancements in our present time have led to the invention of self-driving cars that rely on artificial intelligence, eliminating the need for a human driver. In Europe and America, there are even driverless buses in operation. However, these vehicles may cause traffic accidents resulting in damages, raising several legal issues. One of the main concerns is determining liability for these damages, including the designer, programmer, or manufacturer of the vehicle. Another issue is the feasibility of insuring these vehicles and the legal obligation for providing such insurance

Keywords: self-driving car, The driver, The civil liability.

* المؤلف المرسل: أزرو محمد رضا.

مقدمة:

لطالما سعى الإنسان إلى توفير وسائل نقل مريحة وآمنة وسريعة في نفس الوقت، لأجل ذلك اخترع السيارات والطائرات والقطارات، وكل هذه الوسائل لا يمكن أن تؤدي وظائفها إلا بوجود شخص يقوم بتحريكها.

على هذا الأساس نجد أن النصوص القانونية المنظمة لحركة النقل غالبا ما تربطها بوجود إنسان يقودها، وبالتالي لا يمكن فصل وسيلة النقل عن العوامل البشرية، وهو ما يؤدي بشكل دائم إلى وقوع حوادث مرور مميتة تسبب خسائر مادية وبشرية كبيرة، حتى أصبحت حوادث المرور في الكثير من الدول من بينها الجزائر العامل الأول في الوفيات.

تساعد السيارات ذاتية القيادة على تخفيض نسبة الحوادث لدرجة كبيرة فهي لا تتأثر بالعوامل البشرية أو الطبيعية أو نوعية الطريق.

نظرا لهاته المخاطر التي أصبحت تحقق ب حياة الإنسان سعت مختلف الشركات المصنعة للإنتاج سيارات آمنة تتوفر على مختلف الوسائل التكنولوجية المتطورة، حتى يتم التخفيف من كثرة حوادث السيارات.

لم يتوقف العقل الإنسان في تلك الحدود بل سعى إلى اختراع سيارات ذاتية القيادة لا يكون فيها للإنسان أي دور أو أن يكون دوره محدودا عن طريق دمج الذكاء الاصطناعي في السيارات، وبالتالي ما كان خيالا لا نشاهده إلا عبر التلفاز أصبح حقيقة واقعية، فقد تجد سيارة من دون سائق أو سيارة تسيير

من تلقاء نفسها دون أي تدخل للعامل البشري.

غير أنه من المتوقع أن الاستغلال التجاري للسيارات ذاتية القيادة لن يكون قبل 2030¹، على الرغم من سعي العديد من الشركات لتصنيع هذه السيارات مثل (Tesla) و (General motors) وجوجل.

عموما فإن السيارات ذاتية القيادة غالبا تواجه مشكل تحديد الشخص المسؤول عن حوادث السيارات، وتحديد طبيعة المسؤولية عن هذه الحوادث، على هذا الأساس فإن هذه المداخلة ستعالج الإشكاليات التالية : من المسؤول عن أضرار حوادث السيارات ذاتية القيادة هل السائق أم المصنع؟ وهل القواعد التقليدية كافية لتحديد نوعية المسؤولية في هذا المجال؟، وما مدى قدرة التأمين التخفيف من هذه المسؤولية؟

¹ Neil Winton: Computer Driven Autos Still Years Away Despite Massive Investment, Feb 27, 2022, available on: <https://www.forbes.com/sites/neilwinton/2022/02/27/computer-driven-autosstill-years-away-despite-massive-investment/?sh=52dad84c18cc> Visited on 2023/10/15:at 17:15

للإجابة على هذه الإشكاليات فإنه سيتم الاعتماد على عدة مناهج من بينها: المنهج الوصفي، قصد وصف السيارة ذاتية القيادة ومستويات القيادة المختلفة، كما سنعتمد على المنهج التحليلي لتحليل مختلف التعريفات والنصوص القانونية التي عالجت هذه المسألة.

على هذا الأساس تم تقسيم المداخلة إلى مبحثين هما:

- المبحث الأول سيعالج مسألة تحديد المسؤول عن أضرار سيارات ذاتية القيادة.

- المبحث الثاني سيتطرق إلى المسؤولية المدنية عن حوادث سيارات ذاتية القيادة والتأمين كوسيلة للدفع بهذه المسؤولية.

1- المبحث الأول: تحديد المسؤول عن أضرار سيارات ذاتية القيادة

يعتبر ظهور السيارات ذاتية القيادة حديث وبالتالي يستوجب في البداية أن نحدد مفهومها، وهو ما سنعالجه في المطلب الأول، بعد ذلك يجب علينا التطرق لمفهوم السائق في السيارات الذاتية القيادة باعتباره مفهوما حديثا كذلك ويختلف اختلاف جذريا عن مفهوم السائق في السيارات التقليدية باعتباره المسؤول عن الأضرار التي قد تسببها هذا النوع الجديد من السيارات، وهو ما سوف نعالجه في المطلب الثاني من هذا المبحث .

المطلب الأول: تحديد مفهوم السيارة الذاتية القيادة

سنحاول من خلال هذا المطلب أن نعرف السيارات ذاتية القيادة (أولا)، كما أن هذا النوع من السيارات فيه تصنيفان أساسيان (ثانيا).

أولا: تعريف سيارات ذاتية القيادة

هناك عدة تعريفات أطلقت على المركبات الذاتية، فقد ذهب رأي إلى تعريفها بأنها: "مركبات تؤدي مهمة النقل على الطرقات دون سيطرة مباشرة لأي إنسان سواء على مستوى القرارات أو ردود الأفعال".² وأخر عرفها بأنها: "مركبات قادرة على تشغيل نفسها، والقيام بكافة الوظائف الضرورية دون أي تدخل بشري، من خلال قدرته على الإحساس بمحيطها واستخدامها لنظام القيادة مؤتمتة بالكامل يسمح لها

² ميشال مطران، المركبات الذاتية القيادة (التحديات القانونية والتقنية)، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت لبنان، الطبعة الأولى، 2018، ص

بذلك³.

في البداية نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يعرف المركبات الذاتية القيادة في أي تشريع، غير أن هناك العديد من الدول قامت بتعريفها، من بينها فرنسا التي أصدر فيها المشرع والمرسوم 2022-31⁴، والذي أدخل عدة تعديلات على قانون المرور من بينها وضع تعريف المركبات الذاتية القيادة، وقد صنفها إلى ثلاثة أنواع:

1- السيارات المؤتمتة بشكل جزئي: مركبة مجهزة بنظام قيادة آلي يُمارس التحكم الديناميكي في المركبة في مجال تصميم وظيفي معين، ويجب أن تُطلب إعادة السيطرة عليها للتعامل مع بعض ظروف الحركة أو بعض الأعطال أثناء عملية تنفيذها في مجال تصميمها الوظيفي⁵.

2- السيارات المؤتمتة بشكل عالي: " مركبة مجهزة بنظام قيادة آلي يمارس السيطرة الديناميكية على المركبة في مجال تصميم وظيفي معين، قادرة على التعامل مع أي حالة مرور غير متوقعة أو فشل دون الحاجة إلى تدخل يدوي أثناء عملية توجيهه تتم في مجال تصميم وظيفي خاص بها.

يمكن دمج هذه المركبة في نظام تقني للنقل الطرقي المؤتمت كما هو محدد في البند 1 من المادة R. 3151-1 من قانون النقل⁶.

3- السيارات المؤتمتة بشكل كامل: مركبة مزودة بنظام قياده الآلي يمارس التحكم الديناميكي للمركبة التي تملك القدرة على الاستجابة لأي خطر أو عطل مروري دون الحاجة إلى طلب التحكم أثناء مناورة في مجال تصميم الفني للنظام التقني للنقل البري الآلي الذي تتكامل فيه هذه المركبة⁷.

³ محمد العسيري، المركبات الذاتية للقيادة والبعث الدفاعي والاستثماري، مقال منشور بجريدة طرطرز ووووووتنت الاقتصادية، منشور بتاريخ 04 جويلية 2022 متاح على الموقع الآتي: https://www.aleqt.com/2022/07/04/article_2348351.html، تاريخ الدخول: 2023/11/18 على

⁴Décret n° 2022-31 du 14 janvier 2022 relatif à la réglementation des cyclomobiles légers et modifiant le code de la route, JORF n°0012 du 15 janvier 2022.

⁵ Art. R.311-1 8.1 : " Véhicule partiellement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique du véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, devant effectuer une demande de reprise en main pour répondre à certains aléas de circulation ou certaines défaillances pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle ;"

⁶ Art. R.311-1 m 8-2 : " 8.2. Véhicule hautement automatisé : véhicule équipé d'un système de conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule dans un domaine de conception fonctionnelle particulier, pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle. Ce véhicule peut être intégré dans un système technique de transport routier automatisé tel que défini au 1° de l'article R. 3151-1 du code des transports ;"

⁷ Art. R.311-1,8-3_". Véhicule totalement automatisé: véhicule équipé d'un système de

أما الاتحاد الأوروبي طبقاً لأحكام القانون المدني حول الروبوتات فقد وسع من نطاق سيارات ذاتية القيادة لتشمل كل أشكال وسائل النقل البرية والجوية بما في ذلك السكك الحديدية والملاحة عن بعد والسيارات والقاطرات والسفن، وكل ما يفرزه المستقبل من تطور في هذا المجال⁸.

يتبين لنا من خلال هذه التعريفات الفقهية أو التشريعية إغفالها لعنصر الذكاء الاصطناعي الملحق بها والتي بفضلها يمكن لنا أن نميز بينها وبين السيارات العادية، باعتبارها المتحكم الفعلي في السيارات ذاتية القيادة، والتي تجعلها تتخذ القرارات بحسب ما تستشعره في محيطها الخارجي من ظروف مرورية أو بيئية التي تتعرض لها أثناء السير⁹.

ثانياً: تصنيفات سيارات ذاتية القيادة:

هناك تصنيفين مرجعيين لمستويات الأتمتة في السيارة ذاتية القيادة، وهما التصنيف المرجعي من خمس مستويات الصادر سنة 2013 عن الهيئة القومية الأمريكية للأمن المروري (NHTSA)، والتصنيف المعياري الدولي ذو ستة مستويات للهيئة الدولية لمهندسي السيارات، وهو ما سنعالج على النحو التالي:

أولاً: التصنيف المرجعي للهيئة القومية الأمريكية للأمن المروري¹⁰

هذا التصنيف نص على خمس مستويات من الاستقلالية للسيارة وهي:

– **المستوى الصفر** : السيارة تكون السيطرة الكاملة للسائق أي عدم الأتمتة.

conduite automatisé exerçant le contrôle dynamique d'un véhicule pouvant répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre dans le domaine de conception technique du système technique de transport routier automatisé auquel ce véhicule est intégré.....". Code de la route français, Modifié par Décret n°2022-31 du 14 janvier 2022 - art. 3.

⁸ Règles de droit civil sur la robotique Résolution du Parlement européen du 16 février 2017 contenant des recommandations à la Commission concernant des règles de droit civil sur la robotique a) *Véhicules autonomes* 24. souligne que le transport autonome couvre toutes les formes de moyens de transport routier, ferroviaire, aérien et par navigation télépilotés, automatisés, connectés et autonomes, y compris les véhicules, les trains, les navires, les transbordeurs, les aéronefs et les drones, ainsi que toutes les formes futures de développements et d'innovations dans ce domaine;

⁹ أيمن مصطفى احمد البقلي وطارق جمعة السيد راشد، نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة (أساس المسؤولية والتأمين منها)، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، كلية الشريعة والقانون بجامعة دمنهور، العدد الحادي والأربعون، 2023، ص 820.

¹⁰ لمزيد من التفاصيل حول تصنيف المركبات ذاتية القيادة أنظر: علي حسن محمد عبد الله آل علي ومعمّر بن طرية، نظام التأمين على أضرار المركبات ذاتية القيادة، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 14، العدد 01، 2023، ص 118 وما بعدها.

- **المستوى الأول:** وظيفة واحدة أو أكثر مؤتمتة بصفه مستقلة كل عن بعضها البعض، وتبقى للسائق السيطرة على المركبة بشكل عام، ويظل المسئول الوحيد عن استخدامها الأمن، وعليه إبقاء يديه على عجلة القيادة وأقدامه على الدواسات.

- **المستوى الثاني :** وهي الأتمتة المدمجة، وهي أتمتة تدمج فيها وظيفتين على الأقل بصفة متناسقة، بغرض تخفيف عبء القيادة جزئيا عن السائق الذي يظل مسئولا عن الاستخدام الأمن للسيارة وعليه أن يبقى يقظا لاستغلال التحكم الفوري في المركبة.

- **المستوى الثالث :** يستطيع السائق في هذا المستوى التخلي عن السيطرة الكاملة على جميع الوظائف وفقا للظروف البيئية المحيطة به وصممت المركبة لضمان القيادة الآمنة في الوضع الآلي.

- **المستوى الرابع :** قيادة مؤتمتة بالكامل حتى بدون ركاب.

يتميز هذا التصنيف بالبساطة وهو في نفس الوقت ما اعتبره الخبراء نقطة ضعف في التصنيف، لأن المستوى الثالث الذي وضعته هذه الهيئة يغطي وحده جميع حالات الأتمتة المحدودة التي يتم تفعيلها في ظروف معينة، وهذا ما أدى إلى وضع تصنيف آخر أقرته الهيئة الدولية لمهندسي المركبات وهو المأخوذ به لدى معظم التشريعات الوطنية¹¹.

ثانيا: التصنيف المعياري الدولي ذو ستة مستويات للهيئة الدولية لمهندسي السيارات

هذا التصنيف صادر عن المنظمة الدولية لمصنعي المركبات ومطبق في أوروبا، وينقسم هذا التصنيف إلى ستة مستويات وهي:

المستوى الصفري يقوم السائق بجميع مهام القيادة، كعملية الكبح والتوقف مثلا، فالسيارة لا تتمتع بأي استقلالية، وبالتالي لا يمكن اعتبارها سيارة ذاتية القيادة وتخضع لأحكام القواعد التقليدية في القانون.

المستوى الأول: يوجد به أحد الأنظمة المساعدة لقياده السيارة، كالمساعدة في توجيهها أو كبحها، وأن كانت التسارع يعتمد بشكل كامل على السائق الذي يكون مسئولا بشكل كلي عن مراقبة الطريق وتأمين سير السيارة.

المستوى الثاني الأتمتة المشروطة غير مطلوب من السائق مراقبة البيئة المحيطة ولكن يجب أن يكون جاهزا للسيطرة على السيارة في أي وقت ما إن يتم إشعاره.

¹¹ علي حسن محمد عبد الله آل علي ومعمربن طرية، المرجع السابق، ص 118.

المستوى الثالث أتمتة عالية، السيارة قادرة على أداء جميع وظائف القيادة في ظل ظروف معينة للسائق خيار التحكم في السيارة.

المستوى الرابع: تسمح للسيارات المزودة بهذا المستوى بدرجة متقدمة من القيادة الذاتية في مواقف محددة دون الحاجة إلى إشراف سائق المركبة ودون الحاجة إلى استعادة سيطرته عليها.

المستوى الخامس: وهو مستوى القيادة الذاتية الكاملة وفيه لا تحتاج المركبة إلى العنصر البشري في القيادة طوال مدة الرحلة وفي جميع الظروف المرورية.

بعد عرض مستويات القيادة في كل من الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا يحق لنا التساؤل ما هو المستوى الذي يدخل في نطاق دراسة السيارات ذاتية القيادة؟

هناك بعض من الفقه¹² يرى انه المستوى الأخير فقط هو الذي يدخل في نطاق الدراسة، ولكن هذا المستوى في وقتنا الحالي غير موجود ولم تصل إليه أي سيارة، وبالتالي يمكن أن ندخل كذلك المستوى ما قبل الأخير، يعني المستوى الخامس في أوروبا والمستوى الرابع في الولايات المتحدة الأمريكية، لأن هذا المستوى فيه أتمتة عالية، بحيث يكون فيها التدخل البشري قليل جدا مقارنة بالمستويات الأخرى.

مما سبق يمكن القول أن هذا التصنيف المرجعي هو الأقرب للواقع العملي لكونه فصل في جميع مستويات ذاتية القيادة مقارنة بالتقسيم السابق، وهو ما جعله يلقي القبول لدى الهيئات الدولية¹³.

في وقتنا الحالي يوجد فقط السيارات ذات المستوى الأول والثاني، إلا أن هناك العديد من الشركات التي تهدف الوصول إلى المستوى الثالث والرابع في السنوات القادمة ومن بينها شركة "وايمو" وهي شركة سيارات ذاتية القيادة مملوكة لشركة جوجل¹⁴.

المطلب الثاني: السائق باعتباره مسئولا عن أضرار السيارات ذاتية القيادة

المقصود بالسائق بالمفهوم التقليدي هو الذي له وقت الحادث إمكانية تغيير اتجاه السيارة باستعمال الوسائل الميكانيكية المخصصة لذلك دون أن يكون مطالبا بالجلوس على كرسي السائق، ويعتبر هذا

¹² أيمن مصطفى احمد البقلي وطارق جمعة السيد راشد، المرجع السابق، ص 822.

¹³ علي حسن محمد عبد الله آل علي ومعمّر بن طرية، المرجع السابق، ص 118.

¹⁴ سمر الماشطة، 5 مستويات للذكاء الاصطناعي تعرف عليها، مقال منشور على الموقع:

<https://www.alarabiya.net/aswaq/companies/2020/08/05/5>، تاريخ الزيارة 2023/11/07 على الساعة 19:43.

المعيار واقعي، فالسائق حسب هذا المعيار هو الذي تكون له القدرة الفعلية على السيطرة على السيارة عند وقوع الحادث¹⁵.

يجب علينا في هذا المجال التساؤل هل السائق يكون دائماً مسئولاً عن الحوادث التي تقع للسيارات ذاتية القيادة أم يمكن تحميل هذه المسؤولية للمصنع والمستهلك خاصة بالنسبة للسيارات ذات الأتمتة العالية؟ عندما تتسبب سيارة ذاتية القيادة في حادث مرور عادة ما تتهرب الشركات المصنعة من المسؤولية وتحاول إلقاءها على عاتق السائق، تأكيداً على ذلك أنكرت شركة تسلا (Tesla) مسؤوليتها على اثنين من الوفيات التي تسببت فيها إحدى السيارات المزودة ببرنامجهما الآلي للقيادة¹⁶.

على العكس من ذلك أعلنت شركته فولفو وجوجل ومرسيدس أنهم سيدفعون مقابل أي أضرار مادية أو شخصية إذا كانت ناجمة على نظام المحاكاة الإلكتروني في القيادة، بشرط أن تكون التكنولوجيا الخاصة بهما على خطأ.

بناءً على ذلك فإن السائق سيكون عرضه للمسائلة القانونية في حالة ما إذا تمسكت الشركة بأن الضرر لم يكن بسبب الأجهزة أو البرامج الخاصة بها مما سوف ينتج عنه التحقق من خطأ السائق. تأكيداً على هذا الاتجاه فإن شركة فولفو تستبعد مسؤوليتها في حالة ما إذا تعرضت أجهزة السيارة ذاتية القيادة للقرصنة وهو ما يعتبر جريمة ينتج عنها نفي مسؤولية المصنع¹⁷.

لتجنب تهرب المصنع من مسؤولية الأحداث التي قد تسببها سيارات ذاتية القيادة، هناك من اقترح أن يكون الصانع بمثابة السائق ويكون بالتالي ملزماً من الناحية القانونية بضمان سلامة مستعملي سيارات ذاتية القيادة، وذلك بتزويدها بأنظمة سلامة تنبه المستعمل للأخطار التي قد يواجهها في الطريق كوضع منبه صوتي أو إشارة ضوئية¹⁸.

عادة ما تحدد شركات التأمين أقساط التأمين على حسب مستوى درجة تدخل العنصر البشري في القيادة أو عدم تدخله، فكلما نقص التدخل البشري للسائق كلما نقصت مسؤوليته والعكس صحيح.

¹⁵ عمرو جويده، التأمين من المسؤولية المدنية للسيارات ذاتية القيادة، عدد خاص حول الملتقى الدولي الذكاء الاصطناعي تحد جديد للقانون، حوليات جامعة الجزائر العدد 07، 2018، ص 148.

¹⁶ حافظ جعفر إبراهيم، المركبات ذاتية القيادة قضايا التنظيم والمسؤولية المدنية، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية العدد 31، 2020، ص 524 و 525.

¹⁷ C. Ziegler, Volvo Says It Will Take the Blame If One of Its Self-Driving Cars Crashes (Oct. 7, 2015) <https://www.theverge.com/7/10/2015/9470551/75volvo-self-driving-carliability>, Accessed on 15oct. 2023.

¹⁸ عمرو جويده، المرجع السابق، ص 150.

المبحث الأول: المسؤولية المدنية عن أضرار حوادث السيارات التأمين كوسيلة للدفع بهذه المسؤولية

لقد حاول العديد من الفقهاء تبيان الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ذاتية القيادة (المطلب الأول)، ونجد في وقتنا الحالي أن التأمين هو أحسن حل للتخفيف من المسؤولية المدنية سواء كانت على عاتق السائق أو المصنع (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المسؤولية الموضوعية كأساس للمسؤولية المدنية عن أضرار السيارات ذاتية القيادة.

يتضح لنا مما سبق أن المركبات الذاتية القيادة يمكن السير بصورة مستقلة دون الحاجة إلى تدخل بشري أي دون الحاجة لتدخل السائق، من خلال المستشعرات والبرامج المعلوماتية الملحقة بها والتي تهئ لمنظومة الذكاء الاصطناعي اتخاذ القرارات والمناورة على الطريق¹⁹.

أدى التطور التكنولوجي الهائل في هذا المجال إلى ظهور مخاطر وأضرار كبيرة، سيصعب من خلالها إثبات الخطأ، وبالتالي أصبحت النظريات التقليدية قاصرة في حماية المضرور في مجال حوادث سيارات ذاتية القيادة، وهو ما جعل القضاء والفقهاء يحاولون تأسيس نظرية جديدة في مجال المسؤولية سميت بالمسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الخطأ المفترض.

زيادة على ذلك فإن البعض يرى أن تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية سوف يسبب مشقة كبيرة للمحاكم، خاصة في مجال منازعات التعويض الناشئة عن حوادث القيادة الذاتية، فهذه المركبات هي عبارة عن روبوتات تقود نفسها بشكل ذاتي ولا يمكن التكهن بسلوكها المستقبلي²⁰.

يمكن تعريف المسؤولية الموضوعية بأنها المسؤولية عن عمل لا يكون للخطأ أي دور فيه، وعرفها البعض أنها تلك المسؤولية التي يكفي أساساً لقيامها وجود علاقة سببية مباشرة بين الضرر وبين العمل والنشاط مصدره في غيبه أي خطأ من جانب المسئول حتى لو كان العمل أو النشاط مصدر الضرر في ذاته سليماً أو صحيحاً.²¹

¹⁹ أيمن مصطفى أحمد البقلي وطارق جمعة السيد راشد، المرجع السابق، ص 839.

²⁰ حافظ جعفر إبراهيم، المرجع السابق، ص 545.

²¹ وليد إبراهيم حنفي، المسؤولية الموضوعية عن أضرار التلوث بالنفايات الإلكترونية، بحث مقدم للمؤتمر العلمي الخامس، كلية الحقوق، جامعة طنطا، مصر، 23 و 24 أبريل 2018، ص 4.

وفق هذا التعريف فانه يلزم كل شخص الحق ضررا بالغير بالتعويض حتى لو لم يكن هناك أي خطأ منه، وهو ما يعني انه ملزم بدفع التعويض دون الحاجة إلى وجود أي خطأ من جانب المسئول. بالتالي يمكن لنا القول أن المسؤولية الموضوعية تختلف اختلافا جذريا عن المسؤولية التقليدية، لان المسؤولية لأن هذه الأخيرة تتأسس على فكرة الخطأ، بينما المسؤولية الموضوعية تتأسس على فكرة الضرر حتى من دون وجود أي خطأ.

من خلال التعريف السابق يجب أن تتوافر في المسؤولية الموضوعية شروط معينة حتى يمكن إعمالها، أول هذه الشروط وجود الضرر، ويعرف بأنه "كل مساس بمصلحة مشروعة للشخص بحسب النظام العام المطبق في الدول"²²، كما يجب أن يكون هذا الضرر شديد الخطورة ناتج عن الصناعات الحديثة كالمركبات ذاتية القيادة أو استخدام التكنولوجيا.

الشرط الثاني في المسؤولية الموضوعية وهو وجود الفعل الضار وهو الركن المادي للخطأ، ومن المعروف أن الخطأ يقوم على توافر عنصران هما مادي وذاتي، وتقوم المسؤولية الموضوعية على توافر العنصر الموضوعي فقط مع استبعاد العنصر النفسي أو الذاتي

أما الشرط الثالث وهو وجود العلاقة السببية ما بين الضرر والفعل الضار، حيث تتميز المسؤولية الموضوعية بفكره جديدة، وهو الاعتماد على نظرية التدخل المادي حيث يكفي لوجود العلاقة السببية بين الفعل الضار والضرر تدخل الشيء في إحداث الضرر فقط²³.

عادة ما يتم تطبيق المسؤولية الموضوعية في مجالين هما مسؤولية المنتج ونظرية تحمل المخاطر، فيحق التساؤل ما هي الأقرب للتطبيق في مجال حوادث سيارات ذاتية القيادة؟

فيما يخص مسؤولية المنتج فقد أقرها المشرع الجزائري في المادة 140 مكرر من القانون المدني بقوله: "يكون المنتج مسئولا عن الضرر الناتج عن عيب في منتوجه حتى ولو لم تربطه بالمتضرر علاقة تعاقدية"²⁴، يتضح لنا جليا من خلال هذه المادة أن المسؤولية الموضوعية متوافرة بكل شروطها، ولكن من الناحية القانونية لا يمكن تطبيق مسؤولية المنتج إلا إذا اعتبرنا السيارات ذاتية القيادة منتجا ماديا وأن

²² أمين بن قردى، المسؤولية الوضعية في القانون الوضعي الجزائري، أطروحة دكتوراه، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2018، ص 26.

²³ أمين بن قردى، المرجع السابق، ص 48.

²⁴ أنظر: المادة 140 مكرر من القانون المدني المعدل بموجب القانون 05-10 .

المسؤولية المدنية عن أضرار السيارات ذاتية القيادة

الضرر يكون بسببها، وهو ما يتنافى مع الحقيقة القائلة بأن السيارات ذاتية القيادة تعتمد على برمجيات لتشغيلها، وهذه الأخيرة تعتبر من الأشياء غير مادية.

زيادة على ذلك يصعب على المتضرر إثبات أي جزء من السيارة كان السبب في الحادث، وكذلك من المسئول قانونا عن هذا الضرر هل السائق أم الصانع أم المبرمج؟، كل ذلك أدى إلى استبعاد مسؤولية المنتج كأساس قانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار السيارات ذاتية القيادة²⁵.

نظرا لصعوبة تطبيق فكرة مسؤولية المنتج في مجال حوادث سيارات ذاتية القيادة، فقد ظهرت نظرية جديدة في هذا المجال تسمى بنظرية تحمل المخاطر، يكفي لقيام المسؤولية فيها توافر عنصرين فقط هما الضرر والعلاقة السببية بين الفعل والضرر، حيث انتقلت هذه النظرية من الخطأ كأساس للمسؤولية إلى فكرة تحمل تبعية المخاطر²⁶.

حيث يتحمل السائق جزء أو كل المسؤولية عن وقوع أضرار بسبب سيارة ذاتية القيادة لكونه حارسا لها، باعتبارها أشياء خطيرة ويجب التصرف فيها بشكل معقول، ويمكن في هذه الحالة أن يكون السائق مالكا أو مستأجرا أو مستعيرا أو غير مميز.

على الرغم من الانتقادات التي وجهت لهذه النظرية، إلا أنها توفر أكبر حماية للمتضررين من حوادث سيارات ذاتية القيادة، فيكتفي هؤلاء بإثبات وقوع الضرر فقط جراء حادث سيارة ذاتية القيادة، إلا أنه لا ينفي أن هذه النظرية لا تفي بالغرض مع التطورات التكنولوجية التي قد تفرز لنا سيارات ذاتية القيادة بشكل كلي²⁷.

المطلب الثاني: التأمين على السيارات ذاتية القيادة كوسيلة للدفع بالمسؤولية المدنية عن أضرار السيارات ذاتية القيادة

من البديهي أن كل شخص مالك لسيارة، يفرض عليه القانون تأمين السيارة بشكل إلزامي، وذلك طبقا للمادة 01 من الأمر 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار²⁸، ولا

²⁵ عمرو جويده، المرجع السابق، ص 152.

²⁶ لخضر رفاف، الالتزامات القانونية للبنك في بطاقات الائتمان، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، 2018، ص 201.

²⁷ حسن محمد عمر الحمراوي، أساس المسؤولية المدنية عن الروبوتات بين القواعد التقليدية والاتجاه الحديث، مجلة كلية الشريعة والقانون، جامعة الدقهلية، العدد 23، 2021، ص 3084.

²⁸ الأمر 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار المعدل والمتمم، الصادر بتاريخ 30 جانفي 1974 (ج ر 15)، الصادرة بتاريخ 19 فبراير 1974، ص 230 وما يليها.

يمكن بأي حال من الأحوال استبعاد سيارات ذاتية القيادة من تطبيق هذا القانون، وبالتالي يجب على كل مالك لهذا النوع من السيارات تأمينها بصورة إلزامية حتى وإن لم ينص عليها القانون الجزائري صراحة.

فلا يمكن الاحتجاج بعدم وجود السائق أثناء وقوع الحادث، لأن التأمين في هذه الحالة يعتبر ضمان للأشخاص الذين ليسوا دائما خلف عجلة القيادة في سيارة ذاتية القيادة²⁹، لأنه في وقتنا الراهن غالبا ما يتحكم السائق في هذا النوع من السيارة، ولم يصل العلم بعد لاختراع سيارة مستقلة بشكل كامل عن سائقها.

ستساهم سيارات ذاتية القيادة من تخفيض نسبة الحوادث، لكونها لن تتأثر بتدخل العامل البشري، ولا بالظروف الطبيعية المحيطة بها، وبالتالي تخفيض تكاليف التأمين، تأكيدا على ذلك فإن بعض من هذه شركات التأمين تعرض خصومات تصل إلى 20% على سيارات التي تتمتع بمزايا مغادرة حارة الطريق ونظام تثبيت السرعة التكيفي³⁰.

تأسيسا على ذلك دعا الاتحاد الأوروبي من خلال القانون المدني للروبوتات³¹ بموجب المادة 58 إلى ضرورة إتمام النظام التأميني بصندوق لضمان التعويض حتى في حالة عدم التغطية، لذا يجب على شركات التأمين وضع منتجات جديدة تتناسب مع التقدم الحاصلة في هذا المجال أو ما يعرف بالسيارات ذاتية القيادة³².

تأكيدا على هذا الاتجاه فقد نصت المادة المالية على إجبارية تأمين السيارات ذاتية القيادة وذلك بوضع بوليصة تأمين من طرف المصنعين تغطي كل الأضرار المحتملة التي قد تسببها الروبوتات عامة والسيارات ذاتية القيادة خاصة.

زيادة على ذلك يمكن للمصنع أو المبرمج أو المالك الاستفادة من مسؤولية محدودة، وذلك بالمساهمة في صندوق تعويض أو تأمين مشترك لضمان تعويض الأضرار الناجمة عن الروبوت.

²⁹ لبنى عبد الحسين عيسى السعيد، خصوصية عقد التأمين للسيارات ذاتية القيادة دراسة مقارنة، مجلة العلوم القانونية، كلية الحقوق، جامعة بغداد،

المجلد 37، العدد 2، 2022، ص 315

³⁰ حافظ جعفر إبراهيم، المرجع السابق، ص 548.

³¹ Résolution du Parlement européen du 16 février 2017 contenant des recommandations à la Commission concernant des règles de droit civil sur la robotique

³² 58. « estime que, comme c'est le cas pour les véhicules à moteur, un tel régime d'assurance pourrait être complété par un fonds, afin de garantir un dédommagement y compris en l'absence de couverture; demande au secteur de l'assurance de mettre au point de nouveaux produits et de nouveaux types d'offres, adaptés aux progrès de la robotique; »

بدأ في وقتنا الحالي بعض المصنعين في التحدث حول إمكانية دمج تكلفة التأمين مع ثمن سيارة ذاتية القيادة، والذي سيكون تهديدا مباشرا لشركات التأمين، أي أن المصنع سيحل محل شركة التأمين ويتم الاستغناء عن هذه الشركات³³.

على الرغم من كل هذه الصعوبات يمكن لشركات التأمين التأقلم مع لهذا الوضع الجديد وذلك بتقديم خدمات جديدة كالتأمين مثلا على مخاطر الهجمات السيبرانية التي تكون ضحيتها سيارات ذاتية القيادة.

الخاتمة:

يتضح لنا من خلال هذه المداخلة أن مسألة المسؤولية المدنية عن أضرار السيارات ذاتية القيادة قد شغل حيزا كبيرا من جهود الفقهاء والمشرعين، وحاولوا قدر الإمكان تكييف هذه المسؤولية مع النظريات المطبقة في الواقع، مع التركيز على التأمين كوسيلة مهمة للتخفيف من ثقل هذه المسؤولية التي تقع على المصنع أو السائق، تأسيسا على ذلك نستنتج ما يلي:

- هناك عدة مستويات للسيارات ذاتية القيادة، ولم تصل الشركات المصنعة بعد إلى اختراع سيارة ذاتية القيادة مستقلة بشكل كامل.

- ضرورة التخلي عن النظريات التقليدية في مجال المسؤولية عن أضرار حوادث السيارات وتعويضها بالنظرية الموضوعية التي تركز على إثبات الضرر وليس إثبات الخطأ.

- لا يمكن اعتبار الاعتماد على فكرة مسؤولية المنتج في مجال حوادث السيارات، ويجب تعويضها بنظرية تحمل المخاطر، فهي الأقرب للتطبيق في هذا المجال في وقتنا الحالي.

يمكن من خلال هذه المقالة أن نوصي بما يلي:

- ضرورة تدخل المشرع الجزائري وتعديل قانون المرور بإدخال سيارات ذاتية القيادة كصورة حديثة من صور السيارات، مع تبيان مستوياتها بشكل مفصل.

- ضرورة تعديل قواعد المسؤولية المدنية المذكورة في القانون المدني، وإدخال المسؤولية على أساس المخاطر، حتى يتمكن المضرور من تعويض الأضرار التي وقعت له بسبب السيارة ذاتية القيادة.

³³ لبنى عبد الحسين عيسى السعيدى، المرجع السابق، ص 319.

- ضرورة تعديل الأمر 15-74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات، حتى تستوعب التأمين على السيارات ذاتية القيادة، مع ضرورة تشجيع شركات التأمين على وضع تحفيزات في هذا المجال لصالح المؤمنين.

- يجب على الدولة الجزائرية تشجيع مصنعي السيارات على إنتاج السيارات ذاتية القيادة نظرا لما توفره من مميزات خاصة تخفيض نسبة حوادث المرور.

- يجب على الرجال القانون عموا التفكير في إيجاد إطار قانوني يتلاءم مع هذا النوع من السيارات، خاصة السيارات التي تتمتع باستقلالية تامة عن السائق.