

**القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن حوادث
المركبات ذاتية القيادة- ”دراسة تحليلية مقارنة“**

د. محمد معوض محمد إبراهيم

مدرس القانون الدولي الخاص

كلية الحقوق- جامعة بنها

القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة- "دراسة تحليلية مقارنة"

د. محمد معوض محمد إبراهيم

ملخص البحث:

تناول البحث مشكلة تحديد القانون واجب التطبيق على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، بعد بيان تحديد المقصود بهذه المركبات وآلية عملها، تناول البحث أساس المسؤولية المترتبة عليها، ومدى خضوعها لنظام المسؤولية التقصيرية العامة أو المسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات، كما يمكن خضوعها كذلك لنظام المسؤولية الموضوعية القائمة دون خطأ أو عيب. ثم تناول البحث تحديد القانون واجب التطبيق على الأضرار المترتبة على حوادث هذه المركبات سواء في الاتفاقيات الدولية التي يمكن تطبيقها على أضرار هذه المركبات سواء التي تنظم هذه المسألة بقواعد موضوعية مثل اتفاقيتي فيينا للسير على الطرق ولافتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨م، أم الاتفاقيات الدولية التي تتضمن قواعد لتنازع القوانين تحدد القانون واجب التطبيق على نفس المسألة مثل اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١م المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المرور، أو اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات بالنظر إلى اعتبار المركبات ذاتية القيادة منتجاً يجوز للمضرور رفع دعوى المسؤولية بشأن ما تسببها من أضرار على الشركة المصنعة لها.

كما تناول البحث تطبيق تنظيم روما (٢) رقم ٨٦٤ / ٢٠٠٧ بشأن تحديد القانون الواجب تطبيقه على الالتزامات غير التعاقدية في دول الاتحاد الأوروبي فيما تسببه المركبات ذاتية القيادة من أضرار بالأشخاص أو الممتلكات، والعلاقة بين هذا التنظيم واتفاقيتي لاهاي.

تناول البحث كذلك تحديد القانون واجب التطبيق على أضرار المركبات ذاتية القيادة في التشريعات الوطنية مع التركيز على أحكام القانون المصري والتقنين الأمريكي الثالث بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على أضرار هذه المنتجات سواء وفقاً للقواعد العامة لتنازع القوانين التي تحدد القانون واجب التطبيق على دعوى

المسؤولية التقصيرية بصفة عامة أو القواعد الخاصة بتحديد القانون واجب التطبيق على أضرار المنتجات.

الكلمات المفتاحية: القانون واجب التطبيق، المركبات ذاتية القيادة، اتفاقية لاهاي، التقنين الأمريكي الثالث لتنازع القوانين، تنظيم روما (٢)، المسؤولية التقصيرية، القانون المحلي.

The law applicable to liability arising from accidents involving autonomous vehicles– a comparative analytical study

Abstract:

The research addressed the problem of determining the law applicable to damages arising from accidents involving self-driving vehicles; it addresses the definition of self-driving vehicles and their operating mechanism. It also addresses the basis of liability arising from them, and whether they are subject to the general tort liability system and liability arising from product damage. They may also be subject to the objective liability system that exists without fault or defect.

The research addressed the identification of the law applicable to damages resulting from accidents involving autonomous vehicles in international agreements such as the Vienna Convention on Road Traffic, Road Signs and Signals of 1968, the Hague Convention on the Law Applicable to Road Traffic Accidents of 1971, and the Hague Convention on the Determination of the Law Applicable to Product Liability of 1973, given that autonomous vehicles are considered a product for which the injured party may file a liability claim for damages caused by them against the company that manufactures them.

The research also addressed the application of Rome Regulation (2) (ROME II) No. 864/2007 regarding determining the law applicable to non-contractual obligations in European Union countries regarding damages caused by autonomous vehicles to persons or things, and the relationship between this regulation and the Hague Conventions.

The research also addressed the identification of the law applicable to damages caused by autonomous vehicles in national legislation, focusing on the provisions of Egyptian law and The Restatement (Third) of Conflict of Laws regarding the identification of the law applicable to damages caused by these products, whether in accordance with the general rules of conflict of laws that determine the applicable law to tort claims in general, or the rules specific to the identification of the law applicable to damages caused by products.

Keywords: law applicable, autonomous vehicles, Hague Convention, The American Restatement (Third) of Conflict of Laws, Rome II Regulation, tort, Local law.

مقدمة

الصلة بين تنازع القوانين والمركبات ذاتية القيادة:

استخدام تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي في مجال قطاع النقل أدى إلى ظهور المركبات ذاتية القيادة، التي أسهمت بصورة فعالة في انخفاض نسبة الحوادث على الطرق، إذ تشير الإحصاءات أن ٩٠% من حوادث المرور ترجع إلى أخطاء بشرية نتيجة التعب وفقد التركيز أو عدم الانتباه أثناء القيادة أو السكر... الخ، ولذلك فإن الإلغاء التدريجي للعامل البشري أثناء القيادة والاستخدام الواسع لهذه المركبات من شأنه تقليل نسبة الحوادث والمخاطر البشرية المترتبة في حالة القيادة التقليدية^(١).

وإذا كان استعمال المركبات ذاتية القيادة يحقق الأمان والسلامة المرورية بنسبة كبيرة إلا إنه لا يمكن أن يمنع وقوع حوادث الطرق فهو أمر لا مفر منه، وقد يرجع سبب الحادث إلى وجود عطل فني بالمركبة أو عيب في التصنيع^(٢)، وهو ما يشهده

(1) Jonas Knetsch: La voiture autonome face au droit: les réponses en droit positif et en droit prospectif (regards d'aujourd'hui vers le futur?), Revue internationale de droit comparé 2023/2, p: 251, aussi Marie-Julie Loyer-Lemercier: Les risques émergents des nouvelles mobilités: la voiture autonome, Archives de philosophie du droit 2020/1, Tome 62, p: 305

(2) Marek Swierczynski and Łukasz Żarnowiec: Law applicable to liability for damage caused by traffic accidents involving autonomous vehicles,

الواقع العملي، فقد سجلت في ١٨ مارس ٢٠١٨م أول حالة وفاة نتيجة اصطدام سيارة فولفو ذاتية القيادة تابعة لشركة أوبر uber أحد المشاة في تيمبي بولاية أريزونا الأمريكية مما أدى إلى وفاته، وفي ٧ مايو ٢٠١٩م تسببت سيارة تسلا المزودة بنظام القيادة الذاتية في حادث مميت^(٣).

وتكتسب دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة الطابع الدولي إذا تطرق إليها العنصر الأجنبي، وقد يتطرق العنصر الأجنبي إلى أطراف العلاقة عند اختلاف جنسية المُنتج عن جنسية المستهلك، إذا نظرنا إلى هذه المركبات باعتبارها منتجاً معيباً، فدعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن المنتجات المعيبة تثير عادة تنازعاً حقيقياً بين القوانين لاتصالها بأكثر من نظام قانوني، على الأقل بين الدولة التي أُنتج فيها المُنتج المعيب والدولة التي وقع فيها الضرر من استخدام المُنتج، كما يمكن للمضرور رفع دعوى المسؤولية على الشركة المصنعة للمركبة، عند اختلاف جنسية المضرور عن جنسية المُنتج^(٤).

قد يتطرق العنصر الأجنبي لأحد أطراف دعوى المسؤولية المساهمين في إنتاج واستعمال المركبة- مالك المركبة أو حائزها أو الحارس عليها أو مُنتجها أو مزودها ببرنامج الذكاء الاصطناعي الذي يجعلها مركبة ذاتية القيادة أو المبرمج أو المطور أو المُشغل- عند اختلاف جنسية أحد هؤلاء عن جنسية المضرورين من الحادث الذي تتسبب فيها هذه المركبات، كما قد يتطرق العنصر الأجنبي إلى سبب نشأة الالتزام عند اختلاف محل إقامة أحد هؤلاء المساهمين في إنتاج المركبة أو مكان تسجيلها عن المكان الذي وقع فيه الحادث، كما لو استخدمت إحدى العائلات مركبة ذاتية القيادة للوصول إلى منتجع سياحي في دولة أخرى أو اعتماد الشركات على

masaryk university journal of law and technology, vol:14, no:2, 2020, p:178

⁽³⁾ Marie dugué: La responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes, Grief 2020/1 n° 7/1, p: 27

^(٤) د. عبدالله فاضل حامد ود. روزان عمر خالد: تنازع القوانين في المسؤولية الناجمة عن المنتجات المعيبة- دراسة تحليلية مقارنة- مجلة الشريعة والقانون بكلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة، السنة ٣٦، العدد ٨٩، يناير ٢٠٢٢، ص ٢٣ خاصة ص ٤٣

الشاحنات ذاتية القيادة لشحن البضائع إلى العملاء الأجانب لذلك فإن الحوادث الناشئة عن المركبات ذاتية القيادة قد تتجاوز حدود الدولة الواحدة فتثار بمناسبتها مشكلة تنازع القوانين⁽⁵⁾ والبحث عن القانون واجب التطبيق على دعوى المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، لذلك يكتسب البحث أهميته في التعرف على القانون واجب التطبيق على الأضرار الناشئة عن الحوادث التي تسببها المركبات ذاتية القيادة.

أهمية البحث:

تختلف القواعد واجبة التطبيق على دعاوي المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة تبعاً للمحكمة المختصة بنظر النزاع، فقد تطبق المحكمة القواعد الموضوعية أو قواعد التنازع الواردة في اتفاقية دولية تكون دولة القاضي طرفاً فيها، وقد يتم تطبيق قواعد التنازع الواردة في القانون الوطني لدولة القاضي إذا لم تكن دولته طرفاً في اتفاقية دولية تنظم المسألة محل النزاع.

يتناول البحث بيان القواعد واجبة التطبيق على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، سواء القواعد الموضوعية الواردة في اتفاقية دولية مثل اتفاقيتي فيينا للسير على الطرق ولافتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨م، كما نتناول قواعد تنازع القوانين الواردة في اتفاقية دولية تطبق على المسألة محل البحث مثل اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١م بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المرور، كما قد اشار بعض الفقه إلى إمكانية تطبيق اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات بالنظر إلى اعتبار المركبات ذاتية القيادة منتجاً يجوز للمضروب رفع دعوى المسؤولية بشأن ما تسببها من أضرار على أساس المسؤولية عن المنتجات.

ويتناول البحث كذلك مدى إمكانية تطبيق تنظيم روما ٢ رقم ٨٦٤ / ٢٠٠٧ بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية في دول الاتحاد

(5) jan de bruyne and cedric vanleenhove: The rise of self-driving cars- is the private international law framework for non-contractual obligations posing a bump in the road?, IALS Student Law Review (ISLR), 2018, volume 5, issue 1, p: 19

الأوروبي فيما تسببه المركبات ذاتية القيادة من أضرار للأشخاص أو الممتلكات، وكيفية حل مشكلة تنازع قواعد تنازع القوانين في حالة التعارض بين قواعد التنازع الواردة في اتفاقيتي لاهاي وتنظيم روما (٢) إذا كانت دولة القاضي طرفاً في كل من الاتفاقية والتنظيم.

وإذا لم تكن دولة القاضي طرفاً في اتفاقية دولية تتولى تحديد القانون واجب التطبيق على المسألة محل البحث، فيبين البحث دور قواعد التنازع الواردة في التشريعات الوطنية ومدى كفايتها لحكم النزاع خاصة في كل من القانون المصري وتقنين التنازع الأمريكي الثالث.

إشكالية البحث:

المركبات ذاتية القيادة هي مركبات تعمل بذاتية واستقلالية دون تدخل العنصر البشري في قيادتها أو اتخاذ القرارات المناسبة أثناء المناورة على الطريق، ويثار السؤال عن تحديد الشخص المسؤول عما تسببه هذه المركبات من أضرار أثناء الرحلة، وتحديد القانون واجب التطبيق على دعوى المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الحوادث التي تتسبب فيها.

هل يطبق على دعوى المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة القواعد العامة لدعوى المسؤولية أم يطبق عليها أحكام المسؤولية الخاصة بأضرار المنتجات؟ وهل يمكن الجمع بينهما؟ وما أثر ذلك في تحديد القانون واجب التطبيق؟ هل تخضع دعوى المسؤولية لقاعدة القانون المحلي، وهل يمكن تطبيق القواعد الخاصة بتنازع القوانين المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات عليها باعتبارها منتجاً، بحيث يمكن رفع دعوى المسؤولية عن أضرار المنتجات على الشركة المصنعة؟

وما هو دور قواعد تنازع القوانين الواردة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحوادث المرور في تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المركبات، فهل يمكن تطبيقها على حوادث المركبات ذاتية القيادة، وماذا لو كانت بعض الدول طرفاً في أكثر من اتفاقية تتضمن قواعد لتنازع القوانين هل تطبق قواعد التنازع الواردة في الاتفاقية

الأحدث أم الأسبق؟ وما هو الحل في حالة تنازع قواعد التنازع الواردة في الاتفاقيات الدولية؟ فأي اتفاقية تطبق قواعد التنازع الواردة بها؟ وهل تكفي قواعد التنازع الواردة في التشريعات الوطنية لتحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المركبات ذاتية القيادة أم يحتاج الأمر إلى وضع قاعدة تنازع خاصة بها؟

منهج البحث:

تتعدد مناهج البحث القانوني، ومن أهم هذه المناهج المنهج الاستنباطي الذي يُعرف في مجال العلوم القانونية بالمنهج التحليلي، وهو منهج بحثي ينتقل فيه الباحث من الحكم الكلي العام إلى الخاص أي من الحقائق الكلية إلى الحقائق الجزئية، فالاستنباط هو الطريق لتفسير القواعد العامة والكلية ويقوم على مسلمات وبديهيات وينتهي منها إلى استخلاص النتائج التي يمكن تطبيقها على الحالات النظرية^(٦)، فهو منهج يعني بدراسة المبادئ والقواعد العامة وتطبيقها على الأجزاء^(٧).

أما المنهج المقارن عن طريقه يطلع الباحث على تجارب النظم القانونية الأخرى ومقارنتها بالنظام القانوني الوطني محل البحث وبيان أوجه الاتفاق والاختلاف والموانة بينهما للوصول إلى نتائج محددة^(٨)، وهذه المقارنة إما أن تكون أفقية أو رأسية ويقصد بالأولى تناول الباحث للمسألة محل البحث في كل قانون على حدة، مُظهراً أوجه الاتفاق والاختلاف بينها، أما المقارنة الرأسية يتناول فيها الباحث جزئيات المسألة التي يعرض لها في مختلف القوانين في آن واحد، دون أن يعرض موقف كل قانون بشأنها على حدة^(٩).

واعتمد البحث على المنهج التحليلي المقارن على المستوى الأفقي من خلال تحليل نصوص التشريعات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بموضوع البحث والمقارنة

(٦) د. أحمد عبدالكريم سلامة: الأصول المنهجية لإعداد البحوث العلمية، دار النهضة العربية، ٢٠١٧، ص ٣٦

(٧) د. جابر جاد نصار: أصول وفنون البحث العلمي، دار النهضة العربية، ٢٠١٨، ص ٢٢

(٨) د. جابر جاد نصار: أصول وفنون البحث العلمي... مرجع سابق، ص ٢٣

(٩) د. أحمد عبدالكريم سلامة: الأصول المنهجية لإعداد البحوث العلمية... مرجع سابق، ص ٤٣

بينها، فقد تناول البحث دراسة نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق على أضرار حوادث المركبات مثل اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١م المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المرور، واتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات بالنظر إلى اعتبار المركبات ذاتية القيادة منتجاً يجوز للمضرور رفع دعوى المسؤولية بشأن ما تسببها من أضرار على الشركة المصنعة لها، كما تناول البحث تطبيق تنظيم روما (٢) رقم ٨٦٤ / ٢٠٠٧ بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية في دول الاتحاد الأوروبي فيما تسببه المركبات ذاتية القيادة من أضرار بالأشخاص أو الممتلكات.

كما تناول البحث موقف التشريعات المقارنة في العديد من الدول وبصفة خاصة في كل من القانون المصري والتقنين الأمريكي الثالث لتنازع القوانين على دعاوى المسؤولية الناشئة عن أضرار المركبات ذاتية القيادة.

خطة البحث:

قُسم البحث إلى مطلب تمهيدي وثلاثة مباحث على النحو التالي:

مطلب تمهيدي: ماهية المركبات ذاتية القيادة.

المبحث الأول: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.

المبحث الثاني: تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المركبات ذاتية القيادة في الاتفاقيات الدولية.

المبحث الثالث: تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المركبات ذاتية القيادة في التشريعات الوطنية.

مطلب تمهيدي ماهية المركبات ذاتية القيادة

تمهيد:

نتناول في هذا المطلب بيان المقصود بالمركبات ذاتية القيادة لدى كل من الفقه والتشريع الذي تعرض لها بالتنظيم وآلية عملها وذلك في فرع أول، ثم نتناول وضع هذه المركبات بين مستويات القيادة العالمية التي وضعتها جمعية مهندسي السيارات الدولية SAE International في فرع ثانٍ، على النحو التالي:

الفرع الأول

تعريف المركبات ذاتية القيادة وآلية عملها

القيادة الذاتية لم تعد من الخيال العلمي، فما كان خيالاً علمياً ذات يوم قد تحول تدريجياً إلى حقيقة ملموسة بوجود المركبات ذاتية القيادة *véhicules autonomes*، التي تعد بديلاً آمناً للسيارات ذات القيادة التقليدية، حيث تنخفض بموجبها نسبة الحوادث المعهودة على الطرقات، حيث إن أكثر من ٩٠% من حوادث الطرق ترجع إلى الخطأ البشري نتيجة عدم الانتباه، أو التعب، أو السكر... لذلك فإن الإلغاء التدريجي للعامل البشري أثناء القيادة حتى الوصول إلى ما يعرف بالمركبات ذاتية القيادة من شأنه تقليل نسبة الحوادث والمخاطر البشرية^(١٠).

ونعرض أولاً لتعريف المركبات ذاتية القيادة بواسطة الفقه ثم نتناول التعريف التشريعي لها على النحو التالي:

أولاً: تعريف المركبات ذاتية القيادة لدى الفقه

تعددت تعريفات الفقه للمركبة ذاتية القيادة فعرّفها البعض^(١١) بأنها "مركبات تؤدي مهمة النقل على الطرقات دون سيطرة مباشرة لأي إنسان سواء على مستوى

(10) Jonas Knetsch: La voiture autonome face au droit: les réponses en droit positif et en droit prospectif (regards d'aujourd'hui vers le futur?), Rev. internationale de droit comparé 2023/2, p: 251

(11) د. ميشال مطران: المركبات ذاتية القيادة- التحديات القانونية والتقنية، شركة المطبوعات

للتوزيع والنشر، بيروت- لبنان، الطبعة الأولى ٢٠١٨، ص ٣٣

القرارات أو ردود الأفعال"، وعرفها البعض الآخر^(١٢) بالنظر إلى طريقة عملها بأنها "مركبات تعمل دون أي تدخل بشري، من خلال وظائف قيادة آلية مدربة بأساليب التعلم الآلي والتي تعتبر فرعاً من الذكاء الاصطناعي".

ويعرفها البعض^(١٣) بأنها "مركبات يمكنها السير بصورة ذاتية دون حاجة إلى تدخل بشري وقادرة على اتخاذ القرارات والمناورة من خلال تقنيات الذكاء الاصطناعي"، وتعرف كذلك بأنها "مركبة آلية أرضية قادرة على القيادة في طريق عام أو خاص دون وجود سائق"^(١٤).

والمركبات ذاتية القيادة هي الوجه الأكثر شهرة للسيارات ذاتية القيادة voitures autonomes أو المركبات بدون سائق les véhicules sans conducteur أو المركبات ذات التفويض في القيادة véhicules à délégation de conduite والتي تسمح لمستخدميها بعدم تحمل مهام القيادة أثناء الرحلة^(١٥)، وتتميز عن المركبة التقليدية التي تعمل بالقوة الميكانيكية من خلال وجود سائق يتولى قيادتها

(12) Hans Steege, Ilaria Amelia Caggiano, Maria Cristina Gaeta, Benjamin von Bodungen, Autonomous Vehicles and Civil Liability in a Global Perspective, Data Science, Machine Intelligence, and Law, Vol. 3, Springer 2024, p: 2

"fully autonomous vehicles (i.e. self-driving cars), which operate with no human input, but rather by means of automated driving functions which have been trained by machine learning methods that are often regarded as Artificial Intelligence (AI)"

(١٣) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام قانوني للمسؤولية

المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، مجلة البحوث الفقهية والقانونية لكلية

الشريعة والقانون بدمهور، العدد ٤١، أبريل ٢٠٢٣، ص ٨٢٠

(14) Marie-Julie Loyer-Lemercier: Les risques émergents des nouvelles mobilités: la voiture autonome, Archives de philosophie du droit 2020/1, Tome 62, p: 300

"Le véhicule autonome peut se définir comme un véhicule terrestre à moteur capable de rouler sur une voie publique ou privée sans intervention d'un conducteur."

(15) Marie duqué: La responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes, Grief 2020/1 n° 7/1, p: 46

والسيطرة عليها^(١٦) بينما المركبة ذاتية القيادة يطبق بشأنها أنظمة الذكاء الاصطناعي على نحو يجعلها قادرة على القيادة الذاتية^(١٧).

ويقرر بعض الفقه أنه من غير الدقيق التحدث عن سائق في ظل وجود مركبة ذاتية بالكامل من المستوى الخامس في القيادة، إنما يمكن الإشارة إلى السائق في هذا النوع من المركبات بأنه الشخص الذي يمكنه التدخل بفعالية في تشغيل المركبة، وهو يختلف عن مستخدم المركبة أو ما يسمى بالراكب (كما في سيارات الأجرة) حيث إن هذا الأخير يقتصر دوره على تقديم معلومات عن الوجهة التي يريد الوصول إليها باستخدام المركبة ذاتية القيادة ولكن لا يمتلك أدوات التحكم أو التشغيل^(١٨).

ثانياً: تعريف المركبات ذاتية القيادة في التشريع

لم يتعرض المشرع المصري لتعريف المركبات ذاتية القيادة بينما عرفها القانون الإماراتي رقم ٩ لسنة ٢٠٢٣ المتعلق بتنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي في المادة الثانية منه بأنها "مركبة تسير على الطريق باستخدام نظام القيادة الآلي، وتتوافر فيها المواصفات والمقاييس المعتمدة من الهيئة والجهات المختصة، ولا تشمل المركبة ذات الأنظمة المساعدة للسائق فقط، كالمساعدة في الحفاظ على المسار أو مثبت السرعة، أو الفرامل عند الطوارئ أو الركن الذاتي" كما عرفت ذات المادة المقصود بنظام القيادة الآلي بأنه "نظام يتكون من مجموعة من الأجهزة

(16) Marie-Julie Loyer-Lemercier: Les risques émergents des nouvelles mobilités ...op.cit, p: 48

(17) Erwin Sotiri: Artificial intelligence, auto-driving cars and why robots will not rule mankind... yet !, Pin Code 2019/2 n° 2, p: 19

(18) Eric Tjong Tjin Tai: Civil Liability for Self-driving Cars in Dutch Law, chapter in Autonomous Vehicles and Civil Liability in a Global Perspective edited by: Benjamin von Bodungen, Ilaria Amelia Caggiano, Maria Cristina Gaeta and Hans Steege, Springer 2023, p:12

"In the case of a fully autonomous vehicle, level 5, it seems incorrect to speak of a driver. For the present analysis, however, we can refer to the driver as the person who effectively can intervene in the operation of the car. This is to be distinguished from a mere passenger who (as in a taxi) can only provide instructions to destination, but does not have access to the controls"

والبرامج المعتمدة من الجهة المصنعة للمركبة ذاتية القيادة، يحقق التواصل بين المركبة وعناصر الطريق، ويتحكم بحركتها دون أي تدخل بشري".
ويلحق بالمركبات ذاتية القيادة ما يطلق عليه بالتاكسي الجوي ذاتي القيادة الذي أطلقته المملكة العربية السعودية لنقل الحجاج من جدة إلى مكة المكرمة خلال موسم الحج لعام ٢٠٢٤م، كما استخدمت دولة الإمارات العربية المتحدة التاكسي الطائر ذاتي القيادة في إمارة دبي وهو عبارة عن مركبة جوية ذاتية القيادة تعمل بنظام الطاقة الكهربائية وتستخدم في الرحلات القصيرة للأغراض المدنية والتجارية لنقل الأفراد والبضائع داخل حدود الدولة والتنقل بين المناطق التي لا تخدمها شركات الطيران المجدولة، ويعد التاكسي الجوي وسيلة للتنقل الداخلي وهو تابع في دولة الإمارات لهيئة النقل والمواصلات وليس لهيئة الطيران المدني^(١٩).
كما عرف قانون المرور الفرنسي المركبة ذاتية القيادة في البند ٣ من الفقرة ٨ للمادة (R311-1) وفقاً لتعديلها بموجب القانون رقم ٣١ لسنة ٢٠٢٢م^(٢٠) بأنها "المركبة الذاتية بالكامل هي مركبة مجهزة بنظام قيادة ذاتي يمارس التحكم الديناميكي في مركبة، وقادرة على الاستجابة لأي خطر أو عطل مروري، دون طلب تدخل بشري أثناء المناورة ضمن نطاق التصميم الفني للنظام الفني التقني المدمج في هذه المركبة"^(٢١).

^(١٩) د. شوق حسين شويكي ود. محمود إبراهيم فياض: المسؤولية المدنية عن حوادث التاكسي الطائر في دبي- دراسة استشرافية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٧، العدد ٢، ديسمبر ٢٠٢٠، ص ٣٠٢

^(٢٠) راجع نصوص المرسوم الفرنسي منشور عبر الرابط:

<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000045025478/2022-01-16>

^(٢١) يجري نصها على النحو التالي:

Art. R311-1, 8.3: " Véhicule totalement automatisé: véhicule équipé d'un système de 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 integer"

وفي المملكة المتحدة صدر قانون المركبات الآلية والكهربائية لعام ٢٠١٨م (AEVA 2018)^(٢٢) ونص البند الأول للفقرة ٨ من الفصل ١٨ منه على أن "تُعتبر المركبة "قادرة على القيادة ذاتيًا" إذا كانت تعمل بطريقة لا تخضع فيها لسيطرة أي شخص، ولا تحتاج إلى مراقبة منه" وقد أحال البند الثاني من ذات الفقرة إلى البند الأول للفقرة (٤) في تحديد المقصود بالمركبة الذاتية والتي تعرفها بأنها "مركبة مصممة أو مهيأة لتكون قادرة، في بعض الظروف أو المواقف، على القيادة الذاتية بأمان، ويجوز استخدامها على الطرق والأماكن العامة الأخرى في بريطانيا العظمى"^(٢٣).

وفي ألمانيا صدر قانون المرور على الطرق الفيدرالي (StVG) في ٥ مارس ٢٠٠٣ ووفقاً لآخر تعديل له في ٢٣ أكتوبر ٢٠٢٤، بإضافة قواعد قانونية خاصة بالمركبات ذاتية القيادة عرفها في المادة (1d) بأنها "مركبة لديها القدرة على أداء مهمة القيادة بشكل مستقل دون وجود شخص يقود المركبة ضمن منطقة تشغيل محددة"^(٢٤).

(22) Automated and Electric Vehicles Act 2018

(٢٣) ويعتبر هذا النص سارياً ابتداءً من ٢١ إبريل ٢٠٢١م بموجب المرسوم رقم ٣٩٦ لسنة ٢٠٢١م ونصوص هذا القانون منشورة على الإنترنت عبر الرابط التالي:

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents>

(24) Alexander Kriebitz, Raphael Max, Christoph Lütge: The German Act on Autonomous Driving: Why Ethics Still Matters, journal of Philosophy & Technology, Vol 35, article n 29, (2022), p: 6

ويجري نصها باللغة الإنجليزية

"can perform the driving task independently within a specified operating range without a person driving the vehicle"

ويجري نصها باللغة الألمانية على النحو التالي:

"Ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes ist ein Kraftfahrzeug, das: die Fahraufgabe ohne eine fahrzeugführende Person selbstständig in einem festgelegten Betriebsbereich erfüllen kann"

نصوص القانون منشورة باللغة الألمانية عبر الرابط:

<https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html>

القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة- "دراسة تحليلية مقارنة"
د. محمد معوض محمد إبراهيم

وعرفت لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٢٠١٩/٢١٤٤ الصادرة عن البرلمان والمجلس الأوروبي بتاريخ ٢٧ نوفمبر ٢٠١٩ بشأن المركبات الآلية في البند ٢٢ من المادة ٣ منها بأنها "مركبة آلية مصممة ومصنوعة للتحرك ذاتياً دون إشراف من السائق"^(٢٥).

وعرفت الهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي المركبات ذاتية القيادة بأنها "مركبات قادرة على استشعار محيطها والتحرك بتحكم واكتفاء ذاتي"^(٢٦).

ثالثاً: آلية عمل المركبات ذاتية القيادة:

تعتمد المركبات ذاتية القيادة في سيرها على تقنيات الذكاء الاصطناعي من خلال خوارزميات مدربة باستخدام التعلم الآلي (Machine Learning (ML

^(٢٥) اللائحة منشورة عبر الرابط الآتي:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R2144>

كما عرفت المادة ١/٢ من اللائحة التنفيذية للمفوضية الأوروبية رقم ١٤٢٦/٢٠٢٢ الصادرة بتاريخ ٥ أغسطس ٢٠٢٢، التي تحدد قواعد تطبيق اللائحة الأوروبية رقم ٢٠١٩/٢١٤٤ "نظام القيادة الآلية" Automated Driving System (ADS) بأنه "الأجهزة والبرمجيات القادرة مجتمعة على تنفيذ عملية القيادة الآلية بالكامل وبشكل مستدام ضمن نطاق تصميم تشغيلي مُحدّد"، انظر نص اللائحة عبر الرابط:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022R1426>

^(٢٦) الهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي المعروفة اختصاراً باسم سدايا (SDAIA)، هي هيئة حكومية سعودية أنشئت بأمر ملكي في ٣٠ أغسطس ٢٠١٩ م، وتتبع مباشرة رئيس مجلس الوزراء، وتعمل على تطوير إستراتيجية السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي، وقد أصدرت تقرير بعنوان المركبات ذاتية القيادة- تجارب وتحديات، في يناير ٢٠٢٢، عرفت فيه المقصود بهذه المركبات راجع التقرير ص ١١؛ التقرير منشور على الموقع الرسمي للهيئة عبر الرابط التالي:

<https://sdaia.gov.sa/ar/MediaCenter/KnowledgeCenter/Pages/SDAIAPublications.aspx>

والتعلم العميق (DL) Deep Learning^(٢٧) وخوارزميات الخرائط الرقمية والاعتماد على نظام تحديد المواقع الجغرافية GPS حيث يقوم جهاز الكمبيوتر الخاص بالمرحلة بتجميع المعلومات المتعلقة بحركة المرور على الطريق من خلال أجهزة الاستشعار المتعددة المدمجة بالمرحلة مثل الماسحات الضوئية (الليزر) والكاميرات كما تحتوي على جهاز رادار يدور بزاوية ٣٦٠ درجة على سطح المرحلة ويلتقط إشارات المركبات الأخرى والمشاة والأجسام والعوائق ويمكنه التمييز بين "كيس ورقي وحيوان صغير من مسافة ١٠٠ متر" وبذلك يمكنه تحديد ما يحيط بالمرحلة من أجسام ثابتة ومتحركة وموقع هذه الأجسام بالنسبة للمرحلة وسرعة وتقدير هذه الأجسام وتقدير المسافات بين المرحلة وغيرها من المركبات الأخرى التي تسير بالطريق، حيث يمكنه التقاط إشارات بسرعة ١.٣ مليون قراءة في الثانية^(٢٨)، وتقوم تقنية الذكاء الاصطناعي بتحليل هذه المعلومات واتخاذ القرارات الخاصة ببدء الرحلة وتحديد السرعة المطلوبة حسب ظروف الطريق والتوقف عند إشارات المرور أو

(27) Hans Steege, Ilaria Amelia Caggiano, Maria Cristina Gaeta, Benjamin von Bodungen, Autonomous Vehicles and Civil Liability in a Global Perspective ... op.cit, p: 3

(28) Joshua Godwin Kyeremateng: The Law Applicable to Liability Arising from the Use of Self-driving Cars in the Wake of the Fourth Industrial Revolution: A Global Comparative Analysis, dissertation Submitted for the degree of master of law, University of Johannesburg (South Africa), 2020, p:5

Where he decides that: "A basic feature of autonomous vehicles is a computer programmed navigation system. This helps the vehicle to decide the best route and provides traffic information. The programmed navigation system is enhanced by utilisation of the GPS, digital maps, Light Detection and Ranging (Lidar) and cameras. It has a 360-degree-rotating Radio Detection and Ranging (Radar) on the roof of the vehicle which picks up signals of other vehicles, pedestrians, objects and obstacles. Experts say that the radar can differentiate between a (paper bag and a small animal at 100 yards). Google's lidar (Light Detection and Ranging unit) has a visual range of 100 metres and can pick up signals at 1.3 million readings per second."

التوقف المفاجئ لمنع الاصطدام واتخاذ المسارات البديلة في أحوال الطوارئ أو وجود ازدحام مروري وكافة الأمور اللازمة لتأمين الرحلة^(٢٩).

رابعاً: المركبات ذاتية القيادة هي مركبات تعمل بتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي

المركبات ذاتية القيادة هي مركبات تعمل بتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي، فكان لزاماً التعرض لمفهوم هذه التكنولوجيا الحديثة، والواقع أن مصطلح الذكاء الاصطناعي artificial intelligence في حقيقته ينطوي على غش وخداع من خلال إيهام الشخص بأن الآلة لديها ذكاء يضاهي الذكاء البشري^(٣٠)، والذكاء الاصطناعي يختلف عن الذكاء الطبيعي الذي يتمتع به الإنسان، فالذكاء الإنساني هو الأساس في وجود الذكاء الاصطناعي لذلك فإن هذا الأخير يبحث أولاً في تعريف الذكاء الإنساني وتحديد أبعاده ثم محاولة محاكاته أو بمعنى آخر إمكانية الذكاء الإنساني^(٣١). لذلك يقرر البعض أن الذكاء الاصطناعي هو عبارة عن تقنيات تحاكي قدرات العقل البشري في حل المشكلات واتخاذ القرارات^(٣٢).

والذكاء الإنساني هو الذي وهبه الله تعالى للإنسان ويرتبط بقدراته العقلية التي يتمتع بها مثل القدرة على التفكير السليم والاستفادة من التجارب، والخبرات السابقة والتحليل، والتخطيط، والاستنتاج، وحل المشكلات، وعن طريقه يبتكر الإنسان الأنظمة والتقنيات التي تساعده في حياته العملية بما يعني أن الذكاء البشري هو

(٢٩) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام قانوني للمسؤولية

المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة... مرجع سابق، ص ٨٢٤

(٣٠) د. محمد أحمد المعداوي عبد ربه مجاهد: المسؤولية المدنية عن الروبوتات ذات الذكاء

الاصطناعي- دراسة مقارنة، المجلة القانونية لكلية الحقوق جامعة القاهرة فرع الخرطوم، المجلد

٩، العدد ٢، ٢٠٢١، ص ٢٩١.

(٣١) د. فايق عوضين محمد: استخدامات تقنيات الذكاء الاصطناعي بين المشروعية وعدم

المشروعية- الجزء الأول- ماهية الذكاء الاصطناعي ومجالات استخداماته الأمنية، المجلة

الجنائية القومية، المجلد ٦٥، العدد الأول، ٢٠٢٢، ص ٩.

(32) Kirsten Henckel: Issues of conflicting laws- a closer look at the EU's approach to artificial intelligence, Nederlands Internationaal Privaatrecht (NIPR) journal, 2023, n°2, p:201

الذي أوجد الذكاء الاصطناعي، لذلك فإن الفكرة الأساسية التي يقوم عليها نظام الذكاء الاصطناعي هي جعل الآلة تقوم بمحاكاة النشاط البشري خاصة في المجالات التي تتطلب نشاطاً فكرياً حتى أصبحت الآلة توصف بأنها تتمتع بالذكاء^(٣٣).

ويعد الذكاء الاصطناعي فرعاً فروع علوم الحاسب وأحد الركائز الأساسية التي تقوم عليها صناعة التكنولوجيا في العصر الحديث، ويعتمد على ابتكار أنظمة وتقنيات تجعل الأجهزة والآلات تقوم بالأنشطة والمهام المطلوبة منها بذكاء يضاهي الذكاء البشري كالـتعليم، والتخطيط، وتمييز الكلام، والتعرف على الأشياء، وحل المشكلات، والإدراك، والتفكير، حتى أصبحت الآلة تفكر مثل البشر بما يمكن القول معه أن الذكاء الاصطناعي هو "حاسوب له عقل"^(٣٤).

وقد تعددت تعريفات الفقه في تحديد المقصود بالذكاء الاصطناعي فعرفه البعض بأنه "علم يهدف إلى فهم طبيعة الذكاء الطبيعي للإنسان وعمل برامج للكمبيوتر قادرة على محاكاة القدرات الذهنية البشرية خاصة القدرة على التعلم والاستنتاج ورد الفعل ووضعها في الأجسام غير الحية مثل الآلات والمعدات على نحو يجعلها قادرة على القيام بأعمال ووظائف تشبه الوظائف البشرية بطريقة ذاتية وبدون تدخل مسبق من جانب الإنسان"^(٣٥).

ويعرفه جانب آخر من الفقه بأنه "علم من علوم الكمبيوتر يعطي الآلات والحواسيب الرقمية القدرة على محاكاة الذكاء البشري والتعامل بحرية واستقلالية مع البيئة الخارجية المحيطة به والتعلم من التجارب السابقة دون تدخل عنصر

(٣٣) إبراهيم سلامة أحمد شوشة: انعكاس الذكاء الاصطناعي وتطبيقاته التجارية على القانون التجاري (دراسة قانونية مقارنة في ضوء ماهيته وأنواعه - وتطبيقاته القانونية - واستخداماته التجارية - وأثره على قواعد القانون التجاري، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية لكلية الحقوق جامعة مدينة السادات، المجلد ١٠، العدد ٢، يونيو ٢٠٢٤، ص ٢٤٩٢

(٣٤) د. محمد حرب للصاصمة: الذكاء الاصطناعي ومستقبل التعليم - تطبيقات ومشروعات، دار الجنان للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى ٢٠٢٢، ص ١٢٦

(٣٥) د. فايق عوضين محمد: استخدامات تقنيات الذكاء الاصطناعي بين المشروعية وعدم المشروعية... مرجع سابق، ص ٨

بشري^(٣٦)، أو أنه "تقنيات متطورة تهدف إلى محاكاة القدرات الذهنية البشرية لإنتاج برمجيات أو آلات ذكية لها القدرة على التفكير والاستنتاج واتخاذ القرار بصورة مستقلة عن الإنسان"^(٣٧).

كما عرفت المادة ١/٣ من اللائحة الأوروبية رقم ١٦٨٩/٢٠٢٤ الصادرة عن البرلمان والمجلس الأوروبي بتاريخ ١٣ يونيو ٢٠٢٤، بشأن وضع قواعد موحدة للذكاء الاصطناعي المقصود "بنظام الذكاء الاصطناعي" بأنه "نظام آلي مُصمم للعمل بمستويات متفاوتة من الاستقلالية، د يُظهر قدرة على التكيف بعد نشره، والذي، لأغراض صريحة أو ضمنية، يستنتج من المُدخلات التي يتلقاها كيفية توليد مخرجات مثل التنبؤات أو المحتوى أو التوصيات أو القرارات التي يُمكن أن تؤثر على البيانات المادية أو الافتراضية"^(٣٨).

يتبين من التعريفات السابقة أن ما يميز الحاسب الآلي العادي عن الحاسب الآلي المزود بتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي هو أن الأول يقوم بالعديد من العمليات الحسابية والبرمجية وفقاً لأوامر معدة مسبقاً وخوارزميات ثابتة نسبياً بينما الثاني قادر على إتمام مهام متنوعة بشكل مرّن يشبه قدرة الإنسان على إتمام هذه المهام وذلك من خلال قدرته على التعامل مع المعطيات وتعديلها والاستفادة من الخبرات والتجارب السابقة لإخراج مخرجات أكثر ذكاء ومرونة وحل المشكلات بشكل مبدع ومبتكر^(٣٩)، فالآلة أو الجهاز المزود بأنظمة الذكاء الاصطناعي هي التي تستطيع القيام بالمهام والأنشطة واتخاذ القرارات بحرية واستقلال دون الرجوع للمبرمج أو

(٣٦) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي- دراسة تحليلية مقارنة، المجلة القانونية لكلية الحقوق جامعة القاهرة فرع الخرطوم، المجلد ٩، العدد ٥، ٢٠٢١، ص ١٥٣٠.

(٣٧) د. محمد أحمد المعداوي عبد ربه مجاهد: المسؤولية المدنية عن الروبوتات ذات الذكاء الاصطناعي... مرجع سابق، ص ٢٩٤.

(٣٨) راجع نص اللائحة الأوروبية منشور عبر الرابط

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1689&qid=1749667439023>

(٣٩) د. محمد حرب اللصاصمة: الذكاء الاصطناعي ومستقبل التعليم... مرجع سابق، ص ١٢٧.

الإنسان ذاته، هذا الاستقلال النسبي الذي يتمتع به الذكاء الاصطناعي عن البشر هو أهم ما يميز الأجهزة والآلات المزودة بهذه التكنولوجيا عن غيرها من الأجهزة والآلات الأخرى غير المزودة بتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي وهو ما ينطبق على المركبات ذاتية القيادة التي تعمل بتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي، بحيث تعمل بطريقة ذاتية واتخاذ القرارات باستقلالية بعيداً عن تدخل العنصر البشري.

الفرع الثاني

مستويات القيادة المعتمدة

تستخدم المركبات ذاتية القيادة التكنولوجيا لتحل محل السائق البشري جزئياً أو كلياً في توجيه السيارة مع تجنب مخاطر الطريق والاستجابة لظروف المرور، وهو ما يجعل القيادة الذاتية مختلفة عن القيادة بمساعدة أو القيادة التقليدية تبعاً لاختلاف درجة الاستقلال والتمكين في درجة التحكم في القيادة وتوزيع سلطات التوجيه والسيطرة على مهام القيادة بين الإنسان والآلة.

وقد نشرت جمعية مهندسي السيارات الدولية SAE International^(٤٠) تصنيفاً عالمياً لمستويات القيادة على الطرق (J3016_201401) صدر لأول مرة في ١٦ يناير ٢٠١٤م ثم عدل عدة مرات كان آخرها تصنيف (J3016_202104) الصادر في ٣٠ إبريل ٢٠٢١م، وهو تصنيف يتكون من ستة مستويات يعتمد على درجة تدخل السائق في قيادة السيارة من عدمه، وهي مستويات متدرجة تبدأ من المستوى صفر (القيادة اليدوية - عدم وجود آلية) إلى المستوى الخامس (القيادة الذاتية)^(٤١) وتفصيلها على النحو التالي:

(40) Society of Automotive Engineering international

جمعية مهندسي السيارات الدولية التي (يرمز لها اختصاراً SAE) هي جمعية مهنية مقرها في ولاية بنسلفانيا بالولايات المتحدة الأمريكية، وتهتم بمجالات هندسة السيارات وتضم أكثر من ٢٠٠,٠٠٠ عضو ومتطوع وخبير فني ذي صلة في صناعات الطيران والسيارات والمركبات التجارية.

(٤١) راجع هذه المستويات متاحة على الموقع الرسمي للجمعية عبر الرابط:

https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/

المستوى صفر (القيادة اليدوية No Driving Automation): لا يوجد في هذا المستوى أي مساعدة للسائق في القيادة حيث يكون لسائق المركبة وحده التحكم الكامل في الوظائف الأساسية للمركبة من الفرامل والمقود ونظام التحكم في السرعة وهو المسؤول الوحيد عن مراقبة الطريق وإجراء المناورة في الأماكن الضيقة من خلال تحديد المسافة بينه وبين العوائق عبر إشارات صوتية أو بصرية.

المستوى الأول (نظام مساعدة السائق Driver Assistance): في هذا المستوى يمكن لسائق المركبة قيادتها مع تشغيل بعض ميزات نظام دعم السائق مثل التحكم في سرعة المركبة من خلال تشغيل نظام مثبت السرعة كما يمكن مساعدة السائق من خلال القيام بالتوجيه المثالي في حالة الرجوع للخلف على الخط الأمثل وقياس مساحة الركن، ويبقى للسائق الضغط على دواسة الوقود والفرامل ومراقبة الطريق والتشغيل الآمن للمركبة.

المستوى الثاني (القيادة الذاتية بشكل جزئي Partial Driving Automation): يمكن للمركبة في هذا المستوى أن تعمل جزئياً تحت إشراف السائق وذلك من خلال استفادة السائق من عدة أنظمة لمساعدته في القيادة، ولكن يبقى مسيطراً على المركبة في جميع الأوقات مثل نظام التحكم في سرعة المركبة ونظام المحافظة على المسار، ويكون مسؤولاً كلياً عن مراقبة الطريق وتأمين سير المركبة، ويكون جاهزاً بصورة دائمة للتحكم في المركبة في جميع الأوقات.

المستوى الثالث (القيادة الذاتية المشروطة Conditional Driving Automation): في هذا المستوى يمكن للمركبة القيام بمهام القيادة العادية بشكل

راجع أيضاً هذه المستويات في التقرير الذي أعدته الهيئة السعودية للبيانات والذكاء الاصطناعي بعنوان: المركبات ذاتية القيادة- تجارب وتحديات، في يناير ٢٠٢٢، ص ١٢؛ والمنشور على الموقع الرسمي للهيئة عبر الرابط التالي:

<https://sdaia.gov.sa/ar/MediaCenter/KnowledgeCenter/Pages/SDAIAPublications.aspx>:

وفي الفقه راجع:

د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة... مرجع سابق، ص ٨٢١
Erwin sotiri: Artificial intelligence, auto-driving cars ... op.cit, p: 20

ذاتي، ولكن في بيئة وطرق محددة ويتوجب على السائق استعادة التحكم بالمرحلة عندما تكون هذه البيئة غير مناسبة، حيث تقوم المركبة بتنبيه السائق في حالة اكتشاف أي تغير في الظروف لا يسمح لها بإمكانية القيادة الذاتية حتى يقوم باستعادة السيطرة عليها وتوجيهها.

وقد نص قانون المرور الفرنسي رقم ٧٥٤ لسنة ٢٠٠٨ على هذا المستوى في البند الأول من الفقرة ٨ للمادة (R311-1) وفقاً لتعديلها بموجب القانون رقم ٣١ لسنة ٢٠٢٢ حيث تنص على أن "مركبة ذاتية بشكل جزئي: هي مركبة مجهزة بنظام قيادة ذاتي يمارس التحكم الديناميكي في المركبة في مجال تصميم وظيفي معين، وتقوم بتنبيه السائق في حالة وجود مخاطر مرورية أو أعطال معينة أثناء المناورة التي يتم إجراؤها في مجال تصميمها الوظيفي"^(٤٢).

المستوى الرابع (القيادة الذاتية بدرجة عالية High Driving Automation):

يمكن للمركبة في هذا المستوى القيادة الذاتية بشكل مستقل دون تدخل من السائق الذي يستطيع في ظل هذا المستوى النوم لتتكفل المركبة بالقيادة بذاتها، ولكن استعمال المركبة هذا المستوى ينحصر في بيئات محددة، لذلك قد يُطلب من السائق إذا كانت الظروف المرورية والبيئية لا تسمح لها بالقيادة الذاتية أن يقوم بقيادة المركبة وتكون المركبة مجهزة في هذا المستوى بدواسة وقود، وعجله قيادة، وفرامل.

وقد نص قانون المرور الفرنسي على هذا المستوى في البند ٢ من الفقرة ٨ للمادة (R311-1) وفقاً لتعديلها بموجب القانون رقم ٣١ لسنة ٢٠٢٢ حيث تنص على أن "المركبة الذاتية بدرجة عالية: هي مركبة مجهزة بنظام قيادة ذاتي يمارس التحكم الديناميكي في المركبة ضمن نطاق تصميم وظيفي معين، وقادرة على الاستجابة

^(٤٢) يجري نصها باللغة الفرنسية على النحو التالي:

Art. R311-1, 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 fonctionnell"

لأي خطر أو فشل مروري، دون طلب السيطرة عليها أثناء المناورة التي يتم إجراؤها ضمن نطاق تصميمها الوظيفي"^(٤٣).

المستوى الخامس (القيادة الذاتية الكاملة (Full Driving Automation):

يكون للمركبة وفقاً لهذا المستوى إمكانية القيادة الذاتية الكاملة دون أي تدخل من جانب الإنسان وهي تعمل في جميع الظروف والبيئات ويمكنها التعايش مع المركبات العادية في نفس الطرقات.

وقد اعتمد البرلمان الأوروبي هذه المستويات عند مناقشته لاعتماد المركبات ذاتية القيادة في دول الاتحاد الأوروبي حيث يرى أن المركبات التي تُساعد السائقين (المستويان ١ و ٢ من الذاتية) مُتاحة بالفعل في السوق الأوروبية، وتُختبر المركبات ذاتية القيادة (المستويان ٣ و ٤) حالياً، ومن المُتوقع طرح المركبات ذاتية القيادة بالكامل (المستوى ٥) بالسوق الأوروبية بحلول عام ٢٠٣٠م^(٤٤).

مستويات القيادة في الولايات المتحدة الأمريكية

في عام ٢٠١٣، أصدرت الإدارة الوطنية لسلامة المرور على الطرق السريعة في أمريكا (NHTSA)^(٤٥) تصنيف لمستويات القيادة، دخل حيز التنفيذ في أكتوبر ٢٠١٦م، تقسم بمقتضاه مستويات القيادة وفقاً لهذا التصنيف إلى ٦ مستويات^(٤٦) على النحو التالي:

^(٤٣) يجري نصها على النحو التالي:

Art. R311-1, 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"

^(٤٤) راجع الموقع الرسمي للاتحاد الأوروبي عبر الرابط:

<https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20190110STO23102/self-driving-cars-in-the-eu-from-science-fiction-to-reality>

راجع أيضاً الوثيقة التي أعدها البرلمان الأوروبي بشأن مستويات القيادة منشورة عبر الرابط:

[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI\(2016\)5739](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2016)5739)

02

^(٤٥) the U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)

^(٤٦) راجع هذه المستويات منشورة على الموقع الرسمي للإدارة الوطنية لسلامة المرور على الطرق

السريعة بأمريكا عبر الرابط التالي:

المستوى صفر: مركبات غير مزودة بميزات قيادة ذاتية، ويكون السائق مسؤول مسؤولية كاملة عن قيادة المركبة بينما يوفر النظام مساعدة مؤقتة للقيادة، مثل التحذيرات والتنبيهات، أو تدخلات السلامة في حالات الطوارئ.

المستوى الأول: السائق مسؤول مسؤولية كاملة عن قيادة المركبة، بينما يوفر نظام المساعدة مساعدة مستمرة سواء أثناء القيادة، أو التسارع/الكبح، أو التوجيه.

المستوى الثاني: السائق مسؤول مسؤولية كاملة عن قيادة المركبة، بينما يوفر نظام السائق مساعدة مستمرة أثناء القيادة، ومراقبة التسارع/الكبح، والتوجيه.

المستوى الثالث: تتولى المركبة جميع جوانب القيادة الذاتية، بينما يظل السائق متاحًا لتولي القيادة إذا لم يعد بإمكان المركبة العمل.

المستوى الرابع: تكون المركبة مسؤولة بالكامل عن مهام القيادة الذاتية في مناطق خدمة محدودة

المستوى الخامس: تكون المركبة مسؤولة بالكامل عن مهام القيادة الذاتية في جميع الظروف وعلى جميع الطرق، ولا حاجة لسائق بشري لتشغيل المركبة.

مستوى القيادة الذي يدخل في نطاق البحث:

يتناول البحث القانون الواجب تطبيقه على المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، وهذا النوع من المركبات هو الذي تكون القيادة فيه ذاتية بالكامل لا يتدخل العنصر البشري فيها وهي لا تتحقق إلا وفقا للمستوى الخامس (القيادة الذاتية الكاملة Full Driving Automation) فعند وصل المركبة إلى المستوى الخامس للقيادة يمكنها القيادة الذاتية بمفردها في جميع الظروف^(٤٧) على النحو السابق وتكون المركبة في هذه الحالة بمثابة "سيارة روبوتية حقيقية"، ولذلك يمكننا تعريف المركبات ذاتية القيادة بأنها تلك المركبات التي يمكنها القيادة الذاتية الكاملة على الطرق العامة والخاصة وفي كل الظروف والأحوال دون أي تدخل بشري في قيادتها معتمدة في ذلك على أنظمة الذكاء الاصطناعي".

<https://www.nhtsa.gov/vehicle-safety/automated-vehicles-safety>

⁽⁴⁷⁾ Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: Civil Liability of Autonomous Vehicles: A Review of Literature, IIUM Law Journal, 2022, vol: 30, n°: 2, p: 158

المبحث الأول

الأساس القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

تمهيد وتقسيم:

يمكن بناء على الأساس القانوني الذي تبني عليه دعوى المسؤولية المدنية المترتبة على حوادث المركبات ذاتية القيادة تحديد الشخص المسؤول عن تعويض المضرور عن الأضرار التي أصابته بسبب حوادث هذه المركبات، وهو أمراً بالغ الصعوبة نظراً لأن هذه المركبات تعمل بذاتية بعيداً عن تدخل العنصر البشري في قيادتها، ومن ثم يثار السؤال عن تحديد الشخص المسؤول عن تعويض المضرور عن الأضرار التي تسببها هذه المركبات، ويستند تحديد نظام المسؤولية إلى ضرورة مراعاة مصلحة الأطراف المعنية، فينبغي مراعاة مصلحة المضرور في الحصول على التعويض المناسب، بالإضافة إلى مراعاة مصلحة المنتجين لتحفيزهم وتشجيعهم على الابتكار وإنتاج المركبات ذاتية القيادة الآمنة، وأخيراً مراعاة مصلحة المالكين والمستخدمين في ضمان تشغيل المركبات ذاتية القيادة بشكل آمن^(٤٨).

والمركبات ذاتية القيادة هي بديل آمن للمركبات التقليدية حيث تنخفض بموجبها نسبة الحوادث المعهودة على الطرقات، إذ أن ٩٠% من حوادث المركبات ترجع إلى الخطأ البشري، لذلك فإن الإلغاء التدريجي للعامل البشري أثناء القيادة والاستخدام الواسع للمركبات ذاتية القيادة من شأنه تقليل نسبة الحوادث المترتبة في حالة القيادة التقليدية^(٤٩). إلا أن ذلك لا يعني عدم وجود مخاطر تترتب على استخدام المركبات

(48) Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: Civil Liability of Autonomous Vehicles: A Review of Literature, IIUM Law Journal, 2022, vol: 30, no: 2, p: 159

"Imposing liability on the relevant parties is premised on the idea that there is a need to compensate victims and to incentivise manufacturers to produce safe autonomous vehicles or drivers and owners to make sure that the autonomous vehicle operates safely"

(49) Jonas Knetsch: La voiture autonome face au droit: les réponses en droit positif et en droit prospectif (regards d'aujourd'hui vers le futur ?), Revue internationale de droit comparé 2023/2, p: 251, aussi Marie-Julie

ذاتية القيادة، فالأمان والسلامة المرورية لا يمكن أن تتحقق بنسبة ١٠٠%، فلا يمكن منع وقوع حوادث الطرق مع استخدام المركبات ذاتية القيادة، فهو أمر لا مفر منه^(٥٠)، وهو ما يشهده الواقع العملي فقد سجلت في ١٨ مارس ٢٠١٨م أول حالة وفاة نتيجة اصطدام سيارة فولفو ذاتية القيادة تابعة لشركة أوبر أحد المشاة في تيمبي بولاية أريزونا الأمريكية مما أدى إلى وفاته، وفي ٧ مايو ٢٠١٩م تسببت سيارة تسلا المزودة بنظام القيادة الذاتية في حادث مميت^(٥١).

وقد يرجع سبب الحادث إلى وجود عطل فني بالمركبة مثل تعطل فرامل المركبة في نظام تثبيت السرعة أو نتيجة أن رادارات المركبة لم تستطيع التقاط الإشارات بكفاءة إلا بسرعات بطيئة نسبياً أو إنها لم تكن قادرة على التغلب على ظروف الطقس السيء وسوء الأحوال الجوية، أو الاستجابة لحالات الطوارئ مثل صفارات سيارات الإسعاف بشكل كاف، بالإضافة إلى مشكلات القرصنة والهجمات الإلكترونية والتي لم تحل بشكل تام في تكنولوجيا القيادة الذاتية، ففي يوليو ٢٠١٥ أظهر أحد القرصنة كيفية استخدام جهاز "ownstar" لتحديد موقع مركبة ذاتية القيادة، وفتحها وتشغيل محركها من خلال تطبيقها على نظامي iOS و Android وفي حالة وقوع حادث يثار السؤال عن المسؤول عن هذا الحادث^(٥٢) فهل يمكن تحميل السائق أو مستخدم المركبة غير المتحكم فيها مسؤولية العطل الذي تسبب في الحادث أم يجب تحميل الشركة المصنعة مسؤولية الحادث نتيجة العطل في البرنامج الحاسوبي الذي تستخدمها المركبة؟ فما هو الأساس القانوني للمسؤولية المترتبة على الحادث الذي تسبب فيه المركبة ذاتية القيادة؟

Loyer-Lemercier: Les risques émergents des nouvelles mobilités: la voiture autonome ... op.cit, p: 305

(50) Marek Swierczynski and Łukasz Żarnowiec: Law applicable to liability for damage caused by traffic accidents involving autonomous vehicles, masaryk university journal of law and technology, vol:14, no:2, 2020, p:178

(51) Marie dugué: La responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes ...op.cit, p: 27

(52) Joshua Godwin Kyeremateng: The law applicable to liability arising from the use of selfdriving cars in the wake of the Fourth Industrial Revolution ... op.cit, p: 6

بداية نستبعد تناول المسؤولية المدنية العقدية من نطاق البحث لعدم تصور وجود عقد بين المضرور والشركة المصنعة أو المالك أو مشغل المركبة ذاتية القيادة التي أدت إلى الحادث^(٥٣).

أما فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية التقصيرية الناشئة عن العمل غير المشروع فإن لها صورا متعددة، يستبعد من نطاق البحث منها صورة المسؤولية عن الأعمال الشخصية^(٥٤) والمسؤولية عن أعمال الغير^(٥٥) المقررة في المواد من ١٧٣ إلى ١٧٥

^(٥٣) مع ملاحظة أنه قد يوجد عقد إيجار بين مالك المركبة ذاتية القيادة والمستأجر، ولكن إذا تسببت المركبة في حادث فلا نبحت في مسؤولية المالك أو المستأجر حيث إن المركبة تعمل بذاتية دون تدخل عنصري بشري في قيادتها، بل قد تتسبب المركبة في الحادث وهي خالية من العنصر البشري الذي يقودها.

^(٥٤) تقرر المادة ١٦٣ من القانون المدني المسؤولية الناشئة عن الأعمال الشخصية بنصها على أن "كل خطأ سبب ضررا للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض".

^(٥٥) المسؤولية الناشئة عن عمل الغير تشمل مسؤولية متولي الرقابة المقررة في المادة ١٧٣ من القانون المدني التي تنص على أن "(١) كل من يجب عليه قانونا أو اتفاقا رقابة شخص في حاجة إلى الرقابة، بسبب قصره أو بسبب حالته العقلية أو الجسمية يكون ملزما بتعويض الضرر الدعوى يحدثه ذلك الشخص للغير بعمله غير المشروع. ويترتب هذا الالتزام ولو كان من وقع منه العمل الضار غير مميز.

(٢) ويعتبر القاصر في حاجة إلى الرقابة إذا لم يبلغ خمس عشرة سنة، أو بلغها وكان في كنف القائم على تربيته وتنتقل الرقابة على القاصر إلى معلمه في المدرسة أو المشرف على الحرفة، ما دام القاصر تحت إشراف المعلم أو المشرف. وتنتقل الرقابة على الزوجة القاصر إلى زوجها أو إلى من يتولى الرقابة على الزوج.

(٣) ويستطيع المكلف بالرقابة أن يتخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه قام بواجب الرقابة، أو أثبت أن الضرر كان لابد واقعا ولو قام بهذا الواجب بما ينبغي من العناية." كما تشمل مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع المقررة في المادة ١٧٤ من القانون المدني التي تنص على أن "(١) يكون المتبوع مسئولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، متى كان واقعا منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها.

من القانون المدني المصري، لأن كلاً منهما توجه إلى شخص سواء شخص طبيعي أو شخص اعتباري، حيث إن المسؤولية إنما تتقرر لشخص اعترف له القانون بالشخصية القانونية ويملك الإدراك والتمييز^(٥٦)، والمسؤولية عن الأعمال الشخصية أو ما يسمى بالمسؤولية الخطئية كما هو يظهر من تسميتها قائمة على الخطأ الصادر من شخص والذي يترتب عليه ضرر للغير، وهو ما لا ينطبق على المركبات ذاتية القيادة لأنها ليست بأشخاص ولا تتمتع بالشخصية القانونية وليس بالإمكان تطبيق معيار الرجل العادي فيما تتخذه من قرارات أثناء القيادة^(٥٧)، كما أن المسؤولية عن عمل الغير بنوعيتها- مسؤولية المكلف بالرقابة ومسؤولية المتبوع عن أعمال التابع- ليس لها ثمة تطبيق بالنسبة لحوادث المركبات ذاتية القيادة لأنها تتعلق بالأشخاص فقط المشمولين بالرقابة أو الأشخاص التابعين الذين يتسببون بأخطائهم في إلحاق الضرر بالغير فيسأل عن تلك الأضرار شخص ثالث وهو المكلف بالرقابة أو المتبوع عما صدر عن غيره-الذين تحت رقابته أو التابعين له- فلفظ الغير الوارد في المادة ١٧٥ من القانون المدني^(٥٨) قاصرٌ على الأشخاص دون

(٢) وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وفي توجيهه".

^(٥٦) راجع في المسؤولية القائمة على الأعمال الشخصية: د. توفيق حسن فرج ود. جلال علي العدوي: النظرية العامة للالتزام- مصادر الالتزام وأحكام الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٢، ص ٣٦٩ وما بعدها، راجع أيضاً فيما يتعلق بالمسؤولية عن عمل الغير بشقيها- مسؤولية متولي الرقابة ومسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، ذات المؤلف ص ٤٠٥ وما بعدها.

⁽⁵⁷⁾ Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: Civil Liability of Autonomous Vehicles: A Review of Literature ... op.cit, p:175

"In fact, it is difficult to apply the negligence rule to autonomous vehicles because the vehicles are not natural persons, and it is not clear how the reasonable person standard can be used to adjudge the decision-making process of an autonomous vehicle"

^(٥٨) تنص المادة ١٧٥ من القانون المدني المصري على أنه "للمسؤول عن عمل الغير حق الرجوع عليه في الحدود التي يكون فيها هذا الغير مسؤولاً عن تعويض الضرر".

غيرهم من الكائنات الحية الأخرى مثل الحيوان الذي اعتبره المشرع من الأشياء^(٥٩) أو الكائنات غير الحية كالأشياء^(٦٠).

وبالتالي فإن المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة لا يمكن تأسيسها على أحكام المسؤولية عن الأعمال الشخصية أو على أساس المسؤولية عن عمل الغير، لأن المركبات ذاتية القيادة لا تتمتع بالشخصية القانونية التي تثبت فقط للأشخاص الطبيعية والاعتبارية^(٦١)، والشخص الطبيعي لا يصدق إلا على الإنسان البشري الذي تثبت له الشخصية القانونية بمجرد ميلاده حياً وتنتهي بوفاة، أما الشخصية الاعتبارية فتثبت "لكل مجموعة من الأشخاص أو الأموال التي يكون لها كيان ذاتي، وتستهدف تحقيق غرض معين وتتمتع بالشخصية القانونية بالقدر اللازم لتحقيق هذا الغرض"^(٦٢) ويكون للشخص الاعتباري ممثل قانوني يمثله وينوب عنه- وهو شخص طبيعي يديره ويتولى اتخاذ قراراته- كما يكون له ذمة مالية مستقلة عن ذمة الأشخاص المكونين له والذين يعملون لحسابه وليس لحسابهم الخاص، وهو أمر

^(٥٩) اعتبر المشرع المصري الحيوان من قبيل الأشياء وأقام المسؤولية الناشئة عما يقع منها على أساس مسؤولية حارس الحيوان فنص في المادة ١٧٦ من القانون المدني على أنه "حارس الحيوان، ولو لم يكن مالكا له، مسئول عما يحدثه الحيوان من ضرر، ولو ضل الحيوان أو تسرب، ما لم يثبت الحارس أن وقوع الحادث كان بسبب أجنبي لا يد له فيه"

^(٦٠) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي- دراسة تحليلية مقارنة، المجلة القانونية لكلية الحقوق جامعة القاهرة فرع الخرطوم، المجلد ٩، العدد ٥، ٢٠٢١، ص ١٥٧٦

^(٦١) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.. مرجع سابق ص ٨٤٣

^(٦٢) تنص المادة ٥٢ من القانون المدني المصري على أن "الأشخاص الاعتبارية هي: ١- الدولة وكذلك المديرية والمدن والقرى بالشروط التي يحددها القانون والإدارات والمصالح وغيرها من المنشآت العامة التي يمنحها القانون شخصية اعتبارية. ٢- الهيئات والطوائف الدينية التي تعترف لها الدولة بشخصية اعتبارية. ٣- الأوقاف. ٤- الشركات التجارية والمدنية. ٥- الجمعيات والمؤسسات المنشأة للأحكام التي ستأتى فيما بعد. ٦- كل مجموعة من الأشخاص أو الأموال تثبت لها الشخصية الاعتبارية بمقتضى نص في القانون."

يصعب معه إن لم يستحيل تطبيقه بشأن المركبات ذاتية القيادة لأن الأشخاص الاعتبارية منصوص عليها في القانون على سبيل الحصر وليس من بينها المركبات ذاتية القيادة، وأن ممثلي الشخص الاعتباري يعملون لحسابه ومصالحته بينما المركبات ذاتية القيادة تعمل لمصلحة الغير، كما أن الشخص الاعتباري يكون له ذمة مالية مستقلة عن الذمة المالية للأشخاص المكونين له وهو ما لا يتحقق بالنسبة للمركبات ذاتية القيادة^(١٣). وإذا كان ممثل الشخص الاعتباري يمثله في اتخاذ قراراته التي تنتج أثرها في ذمة الشخص الاعتباري وليس ممثله، خلافاً للمركبات ذاتية القيادة والتي تتمتع بالاستقلالية في اتخاذ القرارات أثناء السير على الطرق دون الرجوع للمالك أو المشغل أو المستخدم.

ولذلك يقتصر نطاق بحث الأساس القانوني لدعوى المسؤولية المدنية المترتبة على حوادث المركبات ذاتية القيادة على تناول أحكام المسؤولية عن فعل الأشياء والآلات الميكانيكية، كما نتناول مدى إمكانية تطبيق أحكام المسؤولية الخاصة عن المنتجات المعيبة والمسؤولية الموضوعية دون خطأ على حوادث المركبات ذاتية القيادة كل في مطلب مستقل كما سيأتي بيانه.

المطلب الأول

المسؤولية عن فعل الأشياء كأساس للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

إذا كانت الأشياء هي السبب المادي المباشر في إحداث الضرر، فإن هذه الأشياء لا يمكن أن تسأل في ذاتها لعدم تمتعها بالشخصية القانونية، لذلك فإن القانون لم يربط المسؤولية بالأشياء ذاتها إنما ربطها بمسؤولية الأشخاص المسؤولين عنها والتي تعد تحت حراستهم، فاتخذ من مفهوم حراسة الشيء وسيلة يمكن بمقتضاها ربط ما تتسبب فيه الأشياء من أضرار بمسؤولية الشخص الذي تكون في

(١٣) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي - دراسة تحليلية مقارنة، المجلة القانونية لكلية الحقوق جامعة القاهرة فرع الخرطوم، المجلد ٩، العدد ٥، ٢٠٢١، ص ١٥٤٥ وما بعدها.

حراسته ومن ثم ربط مسؤولية شخص بشكل غير مباشر بالضرر الناجم عن الشيء^(٦٤).

وتنص المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري على أن " كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، هذا مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة"، وهذا النص يقابل نص الفقرة الأولى من المادة ١٢٤٢ من القانون المدني الفرنسي التي تنص على أن "لا يكون الشخص مسؤولاً فقط عن الضرر الذي يسببه بأفعاله الخاصة، بل أيضاً عن الضرر الذي يسببه أفعال الأشخاص الذين يكون مسؤولاً عنهم، أو الأشياء التي تحت حراسته"^(٦٥).

يتبين من النصين السابقين أن المشرع المصري يقيم مسؤولية حارس الأشياء عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر إذا كانت من الأشياء التي تقتضي حراستها عناية خاصة وكذلك المسؤولية عن حراسة الآلات الميكانيكية التي تجب حراستها بصفة عامة مثل السيارات والقاطرات البخارية والكهربائية والسفن والمصاعد والآلات الزراعية والصناعية حيث افترض القانون بالنسبة لهذه الآلات أن حراستها تتطلب عناية خاصة^(٦٦)، بينما قرر المشرع الفرنسي مسؤولية حارس الأشياء عما تحدثه من

(64) Marylou Françoise: Les régimes de responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes, 2020, clause: 10; Francisco Ternera Barrios et Fabricio Mantilla Espinosa: La responsabilité objective du fatides activités dangereuses, Journal Estud. Socio-Juríd, 2004, vol.6 no.2, p: 391; aussi Jean-Louis Gazzaniga: Introduction Historique au Droit des obligations, Ed. PUF, 1992, p. 249

(٦٥) ويجري نصها على النحو التالي:

"On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde"

(٦٦) د. توفيق حسن فرج ود. جلال علي العدوي: النظرية العامة للالتزام- مصادر الالتزام وأحكام الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٢، ص ٤٢٢.

ضرر سواء كانت تتطلب حراستها عناية خاصة من عدمه، وسواء كانت آلات ميكانيكية أم لا^(٦٧).

وفي كل الأحوال فإن المركبات ذاتية القيادة فهي من قبيل الآلات الميكانيكية وفقاً لنص المادة ١٧٨ من القانون المصري وتعد كذلك من قبيل الأشياء وفقاً لنص المادة ١٢٤٢ من القانون الفرنسي ويجب لكي تقوم مسؤولية الحارس عما تحدثه هذه المركبات من أضرار توافر شروط المسؤولية عن فعل الأشياء وهي كالآتي:

الشرط الأول: أن تتوافر في المركبة ذاتية القيادة صفة الشيء أو الآلات الميكانيكية

ينظم المشرع المصري الأشياء والأموال في المواد من ٨١ حتى ٨٨ من القانون المدني المصري ويقابله تنظيم المشرع الفرنسي لهما في المواد من ٥١٦ حتى ٥٣٦ من القانون المدني الفرنسي، ورغم ذلك فلم يحدد المشرع في كل منها مفهوم الشيء، وقد عرفه بعض الفقه بأنه "كل ما له كيان مستقل عن كيان الإنسان، سواء كان هذا الكيان مادياً يدرك بالحواس كالأرض والنبات والجماد والحيوان أم كان معنوياً يدرك بالتصور كأفكار المؤلفين والحقوق الذهنية"^(٦٨).

وتنقسم الأشياء من حيث الثبات والاستقرار إلى منقولات وعقارات، والعقار هو "كل شيء مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله منه دون تلف، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو منقول"^(٦٩).

ويقرر بعض الفقه أن المركبات ذاتية القيادة تعد من قبيل الأشياء أو المنقولات المادية بحسبان أن لها وجوداً وكياناً مادياً يمكن إدراكه بالحواس وفقاً للمادة ١٢٤٢ من القانون المدني الفرنسي^(٧٠)، أو بمعنى أدق إنها من قبيل الآلات الميكانيكية

(67) Mélanie Thivillier: L'assurance automobile d'un véhicule à conduite déléguée, Mémoire de Master, Université Jean Moulin- Lyon III- Faculté de droit- Institut Des Assurances De Lyon, 2016, p: 75

(٦٨) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي.... مرجع سابق، ص ١٥٥٦.

(٦٩) المادة ١/٨٢ من القانون المدني المصري

(70) Mélanie Thivillier: L'assurance automobile d'un véhicule à conduite déléguée ... op.cit, p: 75

المقررة بالمادة ١٧٨ من القانون المدني المصري، والآلة الميكانيكية هي الآلة المزودة بمحرك أو بقوة دافعة أياً كان الغرض الذي تستعمل من أجله هذه الآلة^(٧١).

الشرط الثاني: وقوع الضرر بفعل الشيء أو الآلة الميكانيكية

لكي تتحقق المسؤولية يجب أن ينشأ الضرر نتيجة تدخل إيجابي من الشيء أو الآلة الميكانيكية، ويحدث التدخل الإيجابي إذا كان الشيء في حالة حركة أو كان متوقف في غير الوضع الطبيعي له، أما إذا كان دور الشيء أو الآلة في إحداث الضرر سلبياً بأن كانت الآلة الميكانيكية متوقفة وثابتة في مكانها الطبيعي فاصطدم بها شخص فإن الضرر لم يحدث بفعل الشيء أو الآلة الميكانيكية^(٧٢).

ويحدث الضرر في حالة الحوادث التي تتسبب فيها المركبات ذاتية القيادة، ويترتب عليها إلحاق الضرر بالغير على نحو تتوافر بشأنه هذا الشرط أيضاً.

الشرط الثالث: حراسة الأشياء أو الآلات الميكانيكية

تقوم المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء والآلات الميكانيكية على أساس فكرة الخطأ في الحراسة، وهو خطأ مفترض في جانب الحارس لا يقبل إثبات العكس، فلا يجوز للحارس دفع مسؤوليته على أساس أنه قام بواجب العناية الخاصة بالشيء أو الآلة الميكانيكية، والسبيل الوحيد أمامه لدفع هذه المسؤولية هو إثبات أن وقوع الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه مثل القوة القاهرة، أو الحادث الفجائي، أو خطأ المضرور نفسه، أو خطأ الغير^(٧٣).

وتقوم مسؤولية الحارس إذا كان الشيء أو الآلة الميكانيكية في حراسته، والحراسة تعني السيطرة الفعلية على الشيء أو الآلة بأن يكون له حق الاستعمال والتوجيه والرقابة وهي تثبت للمالك في الأصل كما قد تثبت لغيره، فالأصل أن حارس الشيء

(٧١) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي.... مرجع

سابق، ص ١٥٨٢

(٧٢) د. توفيق حسن فرج ود. جلال علي العدوي: النظرية العامة للالتزام... مرجع سابق ص ٤٢٣

(٧٣) د. توفيق حسن فرج ود. جلال علي العدوي: النظرية العامة للالتزام... مرجع سابق، ص ٤٢٤

هو مالكة ما لم يثبت أن الشيء قد خرج من يده وقت الحادث وأصبح تحت سيطرة وتوجيه شخص آخر فيكون المسؤول عنه باعتباره حارساً له^(٧٤).

ويثار السؤال عن مدى مسؤولية الحارس إذا لم تكن لديه السيطرة الفعلية على الشيء أو الآلة؟ بمعنى آخر ماذا عن المركبات ذاتية القيادة التي تتمتع بقدرتها على القيادة الذاتية واتخاذ القرارات أثناء السير على الطرق باستقلالية دون الرجوع للمالك أو المستخدم الذي لا يملك السيطرة الفعلية على المركبة ولا يتمتع بسلطة التوجيه والرقابة فهل يسأل عما تحدثه هذه المركبات من حوادث على أساس المسؤولية عن حراسة الأشياء والآلات الميكانيكية؟

وفقاً للقانون المدني المصري فإن شرط الحراسة لم يتحقق نتيجة الاستقلالية التي تتمتع بها المركبات ذاتية القيادة في اتخاذ القرارات دون الرجوع للعنصر البشري، فإذا كان المشرع قد أقام قرينة مفادها أن مالك الشيء هو حارسه وبالتالي يكون هو المسؤول عما يحدثه من ضرر، إلا أن هذه الحراسة تفترض تمتع الحارس بالسيطرة الفعلية على الشيء أو الآلة من خلال ممارسة سلطة التوجيه والرقابة عليها، وهذا لا يتوافر بالنسبة للمركبات ذاتية القيادة نتيجة تمتعها بالاستقلالية في اتخاذ القرارات أثناء السير على الطرق دون الرجوع للمالك أو المشغل والذي لا يمارس سلطة التوجيه أو التحكم فيها حتى يكون مسؤولاً عما تحدثه من أضرار^(٧٥).

(٧٤) د. توفيق حسن فرج ود. جلال علي العدوي: النظرية العامة للالتزام... مرجع سابق، ص ص

٤٢١، د. محمد أحمد المعداوي عبد ربه مجاهد: المسؤولية المدنية عن الروبوتات ذات الذكاء

الاصطناعي- دراسة مقارنة، المجلة القانونية لكلية الحقوق جامعة القاهرة فرع الخرطوم، المجلد

٩، العدد ٢، ٢٠٢١، ص ٣٢٤، وفي الفقه الفرنسي:

Mélanie Thivillier: L'assurance automobile d'un véhicule à conduite déléguée ... op.cit, p:76; aussi Marylou Françoise: Les régimes de responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes, 2020, clause: 10

(٧٥) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة... مرجع سابق ص ٨٤٦، د. محمد أحمد

وفي فرنسا فرق بعض الفقه بين حراسة التكوين وحراسة الاستعمال، بحيث إذا كان الضرر ناشئاً عن وجود عيب في البرمجة أو عيب في التصنيع فيكون المبرمج أو المُنتِج (الصانع) مسؤول عن الضرر على أساس حراسة التكوين، وأطلق عليها بعض الفقه المصري اصطلاح "الحراسة الرقمية أو الفنية" التي تثبت للشخص الذي يكون ملماً بالدقائق الفنية والتقنية لبرامج الذكاء الاصطناعي الملحق بالمركبة كالشركة المصنعة أو المبرمج أو المطور حيث تثبت له صفة الحارس الرقمي أو الفني ويكون مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تترتب نتيجة عيب في البرمجة أو التكوين^(٧٦) بينما إذا كان الضرر ناشئاً عن استعمال الشيء فإن المسؤولية تقع على المالك باعتباره حارساً له على أساس حراسة الاستعمال^(٧٧). وهو ما يراه البعض نتيجة اختلاف الصياغة المنصوص عليها في القانون الفرنسي بين ما إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل الشيء وبين الضرر الناشئ عن الشيء نفسه، رغم أن الأحكام القضائية مستقرة على عدم التفرقة بينهما^(٧٨)، من ثم فالضرر الناشئ عن فعل الشيء يثير حراسة الاستعمال أما الضرر الناشئ عن الشيء نفسه فتقام المسؤولية بشأنه على أساس حراسة التكوين.

الواقع أنه يصعب التمييز بين حراسة التكوين وحراسة الاستعمال لمعرفة سبب الحادث بسبب التعقيدات الفنية التي تتكون منها المركبات ذاتية القيادة، فمن الصعب على المضرور إثبات أن الضرر يرجع إلى عيب في تكوين المركبة أو برمجتها، كما

المعداوي عبد ربه مجاهد: المسؤولية المدنية عن الروبوتات ذات الذكاء الاصطناعي... مرجع

سابق، ص ٣٣٥

(٧٦) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي.... مرجع

سابق، ص ١٥٨٨

(٧٧) Iolande Vingiano: Quel avenir juridique pour le "conducteur" d'une "voiture intelligente"?, Petites affiches, 2014, n°239, p: 6; aussi Mélanie Thivillier: L'assurance automobile d'un véhicule à conduite déléguée ... op.cit, p: 77

(٧٨) د. محمد أحمد المعداوي عبد ربه مجاهد: المسؤولية المدنية عن الروبوتات ذات الذكاء

الاصطناعي... مرجع سابق، ص ٣٣٥

أن إلقاء المسؤولية على عاتق المستخدم يتعارض مع الاستقلالية التي تتمتع بها هذه المركبات في اتخاذ القرارات دون الرجوع للمالك أو المستخدم فليس من العدل أن نلقي بالمسؤولية على عاتقه وهو لا يملك سلطة التوجيه أو الرقابة على هذه المركبات^(٧٩)، كما أن فكرة الحراسة الرقمية أو الفنية التي نادى بها بعض الفقه تكاد تقترب من حيث مضمونها من نظرية المسؤولية القائمة على المنتجات المعيبة، تأسيساً على أن الحارس الفني أو الرقمي غالباً ما يكون هو المنتج إلا أن ذلك لا ينطبق في كل الأحوال إذ قد يكون المالك أو المشغل نفسه هو الحارس الرقمي أو الفني إذا انتقلت إليه الدقائق الفنية والتقنية لبرامج الذكاء الاصطناعي الملحقة بالمركبة ذاتية القيادة^(٨٠).

ويقرر بعض الفقه الفرنسي أن قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ والمعروف بقانون بادينتر *la loi Badinter* بشأن تحسين وضع المضررين من حوادث الطرق وتسريع إجراءات حصولهم على التعويض من الصعب تطبيقه بشأن حوادث المركبات ذاتية القيادة من المستوى الخامس والتي تعد ذاتية بالكامل لعدم انطباق مفهوم السائق أو الحارس على هذه المركبات لعدم قدرته على السيطرة عليها وقت وقوع الحادث^(٨١)، لذلك نرى أن يكون من الأفضل البحث عن أساس آخر للمسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.

(٧٩) د. محمد أحمد المعداوي عبد ربه مجاهد: المسؤولية المدنية عن الروبوتات ذات الذكاء الاصطناعي... مرجع سابق، ص ٣٣٥؛ أنظر أيضاً

Mélanie Thivillier: L'assurance automobile d'un véhicule à conduite déléguée ... op.cit, p:78

(٨٠) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي.... مرجع سابق، ص ١٥٨٩

(81) Marylou Françoise: Les régimes de responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes ... op.cit, clause: 13

المطلب الثاني

المسؤولية عن المنتجات المعيبة كأساس للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة

المركبات ذاتية القيادة لا تحتاج إلى التدخل البشري في قيادتها، فهي تقود نفسها ذاتياً وباستقلالية دون الرجوع إلى العنصر البشري، لذلك فإن ما تسببه من حوادث أثناء القيادة ينسب إلى المركبة ذاتها وليس إلى مالكها أو الشخص الذي يستخدمها، وبالتالي فإن المسؤولية الناشئة عن الحوادث التي تسببها يجب أن تُنسب إلى مُنتجها وتحملها الشركة المصنعة لها وفقاً لنظام المسؤولية عن المنتجات المعيبة باعتبارها من قبيل المنتجات المصنعة⁽⁸²⁾.

والمسؤولية الناشئة عن المنتجات المعيبة تتعلق بحقيقة أن الضرر المترتب فيها يجد مصدره في وجود مُنتج معيب أدى تداوله إلى إلحاق الضرر بالغير، وقد نظم المشرع المصري المسؤولية الناشئة عن المنتجات المعيبة في المادة ٢٧ من قانون حماية المستهلك رقم ١٨١ لسنة ٢٠١٨م التي تنص على أن "يكون المُنتج مسؤولاً عن كل ضرر يلحقه المُنتج أو يحدثه إذا ثبت أن الضرر نشأ بسبب عيب في المُنتج يرجع إلى تصميمه أو صنعه أو تركيبه.

ويكون المورد مسؤولاً عن كل ضرر يلحقه أو يحدثه المُنتج يرجع إلى طريقة استعماله استعمالاً خاطئاً إذا ثبت أن الضرر بسبب تقصير المورد في اتخاذ الحيطة الكافية لمنع وقوع الضرر أو التنبيه إلى احتمال وقوعه.

ويكون الموزع أو البائع مسؤولاً عن كل ضرر يلحقه أو يحدثه المُنتج إذا ثبت أن الضرر نشأ بسبب عيب يرجع إلى طريقة إعدادة للاستهلاك، أو حفظه، أو تعبئته، أو تداوله، أو عرضه. وفي جميع الأحوال تكون مسؤولية الموردين تضامنية".

كما نصت المادة ١/٦٧ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م على أن "يسأل مُنتج السلعة وموزعها قبل كل من يلحقه ضرر بدني أو مادي يحدثه المُنتج إذا أثبت هذا الشخص أن الضرر نشأ بسبب عيب في المنتج".

(82) Kyle Colonna: autonomous cars and tort liability, Journal of Law, Technology & The Internet, 2012, vol: 4, n°: 4, p:106; aussi Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: civil liability of autonomous vehicles: a review of literature ... op.cit, p: 172

وفي فرنسا فقد نظم المشرع المسؤولية الناشئة عن المنتجات المعيبة في المواد (من ١٢٤٥ حتى ١٢٤٥-١٧) من القانون المدني الفرنسي^(٨٣) وتنص المادة ١٢٤٥ على أن "يكون المنتج مسؤولاً عن الضرر الناتج عن عيب في منتجه، سواء كان ملزماً بعقد مع المضرور أم لا"^(٨٤)، ويهدف نظام المسؤولية الموضوعية إلى حماية جميع المضرورين من المنتج سواء كانوا مقاولين لدى مورد هذا المنتج أم أطراف ثالثة، وإقرار نظام المسؤولية الموضوعية للمنتجين في القانون الفرنسي لم صاحبه أفراد قاعدة إسناد خاصة لتحديد القانون واجب التطبيق في هذا الشأن^(٨٥).

كما نصت المادة الأولى من التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٢٤/٢٨٥٣ الذي حل محل التوجيه رقم ٨٥/٣٧٤ الصادر في ٢٣ أكتوبر ٢٠٢٤م بشأن المسؤولية عن المنتجات المعيبة على أن "يرسي هذا التوجيه قواعد مشتركة بشأن مسؤولية الجهات الاقتصادية الفاعلة عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص الطبيعيين نتيجةً للمنتجات المعيبة، والتعويض عنها"، وحددت المادة ١/٨ من ذات التوجيه الجهات الاقتصادية الفاعلة بأنها "١. تضمن الدول الأعضاء مسؤولية الجهات الاقتصادية الفاعلة التالية عن الأضرار وفقاً لهذا التوجيه: (أ) مصنع منتج معيب، (ب) مصنع مكون معيب، إذا كان هذا المكون مدمجاً في منتج تحت سيطرته أو متصلاً به، وتسبب في عيب ذلك المنتج، ودون المساس بمسؤولية الجهة الفاعلة المشار إليها في الفقرة (أ)، (ج) في حالة جهة فاعلة لمنتج أو مكون خارج الاتحاد، ودون المساس بمسؤولية تلك الجهة: (١) مستورد المنتج أو المكون المعيب؛ (٢) الممثل المعتمد للجهة الفاعلة؛

^(٨٣) حلت المواد (من ١٢٤٥ حتى ١٢٤٥-١٧) محل المواد (من ١٣٨٦-١ حتى ١٣٨٦-١٨)

من القانون المدني الفرنسي بموجب المرسوم رقم ١٣١ لسنة ٢٠١٦ الصادر في ١٠ فبراير

٢٠١٦ ودخل حيز النفاذ في ١ أكتوبر ٢٠١٦م.

^(٨٤) ويجري نصها باللغة الفرنسية على النحو التالي:

"Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit, qu'il soit ou non lié par un contrat avec la victime"

^(٨٥) Cécile Di McGlio, La loi applicable à la responsabilité du fait des produits, Journal des Sociétés, 2013, p: 35

(٣) في حالة عدم وجود مستورد داخل الاتحاد أو ممثل معتمد، يكون مقدم خدمة استيفاء الطلبات.

وتشمل مسؤولية المصنّع المشار إليه في الفقرة الفرعية الأولى، النقطة (أ)، أيضًا أي ضرر ناتج عن مُكوّن معيب، سواءً كان مُدمجًا في منتج خاضع لسيطرته أو مُتصلاً به^(٨٦).

يتبين من النصوص السابقة أنه يشترط لقيام مسؤولية المنتج عن المنتجات المعيبة توافر الشروط الآتية:

الشرط الأول: وجود منتج مطروح للتداول

يقصد بالمنتج "السلع والخدمات المقدمة من أشخاص القانون العام أو الخاص، وتشمل السلع المستعملة التي يتم التعاقد عليها من خلال مورد، عدا الخدمات المالية والمصرفية المنظمة بأحكام قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي، وقانون تنظيم الرقابة على الأسواق والأدوات المالية غير المصرفية"^(٨٧).

كما عرفت المادة ١/٤ من التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٢٤/٢٨٥ بشأن المنتجات المعيبة المقصود بالمنتج بأنه "يُقصد بـ "المنتج" جميع المنقولات، حتى لو كانت مدمجة في منقول آخر أو غير منقول أو مترابطة معه؛ ويشمل ذلك الكهرباء وملفات التصنيع الرقمية والمواد الخام والبرمجيات".

^(٨٦) راجع نصوص التوجيه منشور على الموقع الرسمي للاتحاد الأوروبي عبر الرابط:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32024L2853>

^(٨٧) انظر المادة ٤/١ من قانون حماية المستهلك المصري رقم ١٨١ لسنة ٢٠١٨، وتعرف المادة

١٢٤٥-٢ من القانون المدني الفرنسي بالمنتج بأنه "كل منقول يعد منتج، حتى ولو كان مدمجاً في عقار، بما في ذلك منتجات التربة والماشية والصيد البحري وصيد الأسماك وتعتبر الكهرباء منتجاً"، كما نصت المادة الثانية من التوجيه الأوروبي رقم ٨٥/٣٧٤ على تعريف بالمنتج بأنه "لأغراض هذا التوجيه، يُقصد بـ "المنتج" جميع المنقولات، باستثناء المنتجات الزراعية الأولية ولحوم الصيد، حتى وإن كانت مدمجة في منقول أو عقار آخر. ويُقصد بـ "المنتجات الزراعية الأولية" منتجات التربة وتربية المواشي ومصايد الأسماك، باستثناء المنتجات التي خضعت للمعالجة الأولية، ويشمل مصطلح (المنتج) الكهرباء".

وبتطبيق هذا المفهوم على المركبات ذاتية القيادة يتضح أن وصف المُنتَج يتحقق بشأنها^(٨٨) سواء من حيث هيكل المركبة والأجزاء الميكانيكية بها أو برامج الذكاء الاصطناعي الملحق بها إذ تعتبر الخوارزمية المبرمجة بالمركبة منتجاً يمكن اكتشاف احتواءه على عيب في التصنيع^(٨٩)، ويلزم أن يكون المُنتَج مطروحاً للتداول بأن يتخلّى عنه المنتج طوعية، ويلزم أن يكون هذا التخلي نهائياً سواء بالبيع أو بأي شكل آخر من أشكال التوزيع، ويتحقق مفهوم التداول إذا طرح المنتج للتداول ولو لمرة واحدة فقط^(٩٠).

وقد عرفت المادة ٧/٤ من التوجيه الأوروبي مفهوم "الإتاحة في السوق" بأنه أي توريد لمنتج للتوزيع أو الاستهلاك أو الاستخدام في سوق الاتحاد في سياق نشاط تجاري، سواءً بمقابل أو مجاناً، كما عرفت الفقرة ٨ من ذات المادة "الطرح في السوق" بأنه أول طرح للمنتج في سوق الاتحاد^(٩١).

وبالتالي فإن المُنتَج لا يتحمل المسؤولية إذا ثبت أن المُنتَج لم يطرح مُنتَجه للتداول، أو أن المُنتَج لم يكن يخصص للبيع أو أي شكل آخر من أشكال التوزيع^(٩٢).

^(٨٨) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي.... مرجع سابق، ص ١٥٩٢؛ د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام

قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.. مرجع سابق ص ٨٤٩

^(٨٩) Alfred R. Cowger, Jr: Liability Considerations When Autonomous Vehicles Choose The Accident Victim, Journal of High Technology Law, 2018, vol:19, n°:1, p:11

^(٩٠) راجع نص المادة ١٢٤٥-٤ من القانون المدني الفرنسي التي تنص على أن

"Un produit est mis en circulation lorsque le producteur s'en est dessaisi volontairement. Un produit ne fait l'objet que d'une seule mise en circulation"

^(٩١) يجب ملاحظة أن التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٢٤/٢٨٥٣ لا يطبق إلا على المنتجات المطروحة

في السوق أو المُستخدمة بعد ٩ ديسمبر ٢٠٢٦. (م/٢ من التوجيه)

^(٩٢) راجع نص المادة ١٢٤٥-١٠ من القانون المدني الفرنسي، والمادة ١١ من التوجيه الأوروبي

رقم ٢٠٢٤/٢٨٥٣.

قد يشترك في إنتاج المركبات ذاتية القيادة أكثر من مُنتج وفي هذه الحالة فإنها تعد مُنتج مركب من جسم المركبة ذاتها ومكوناتها الميكانيكية بالإضافة إلى برنامج الذكاء الاصطناعي المزود بها والذي يجعلها تتمتع بذاتية واستقلالية في القيادة، وينصرف لفظ المُنتج في مجال المسؤولية عن المنتجات المعيبة إلى كل منهما وتحقق مسؤوليتهما متضامنين، وهو ما يستفاد من الفقرة الأخيرة من المادة ٢٧ من قانون حماية المستهلك المصري التي تنص على "وفي جميع الأحوال تكون مسؤولية الموردين تضامنية"^(٩٣).

^(٩٣) تنص المادة ٥/١ من قانون حماية المستهلك المصري على تعريف المورد بأنه "كل شخص يمارس نشاطاً تجارياً أو صناعياً أو مهنيّاً أو حرفياً يقدم خدمة للمستهلك، أو ينتج سلعة أو يصنعها أو يستوردها، أو يصدرها أو يبيعها أو يؤجرها أو يعرضها أو يتداولها أو يوزعها أو يسوقها، وذلك بهدف تقديمها إلى المستهلك أو التعامل أو التعاقد معه عليها بأى طريقة من الطرق بما في ذلك الوسائل الإلكترونية وغيرها من الوسائل التقنية الحديثة"

كما تنص المادة ٣/٦٧ من قانون التجارة المصري على أن "٣- في حكم هذه المادة (أ) يقصد بلفظ "المنتج" صانع السلعة الذي أعدها في هيئتها النهائية التي عرضت بها في التداول سواء أكانت جميع الأجزاء التي تتركب منها السلعة من صنعه أم استعان بأجزاء من صنع الغير، ولا ينصرف اللفظ إلى تابعي المنتج.

(ب) يقصد بلفظ "الموزع" مستورد السلعة للاتجار فيها وتاجر الجملة الذي يقوم بتوزيعها في السوق المحلية على تجار التجزئة ولو قام في الوقت نفسه بعمليات بيع بالتجزئة. كما يشمل اللفظ تاجر التجزئة إذا كان يعلم أو كان من واجبه أن يعلم وقت بيع السلعة بالعيب الموجود بها، والعبرة في ذلك بما كان يفعله تاجر عادى يمارس بيع سلعة من النوع نفسه لو وجد في الظروف ذاتها.

٤- يجوز للمدعي توجيه دعوى المسؤولية إلى المنتج أو إلى الموزع أو إليهما معاً دون تضامن بينهما، وإذا كان مركز أعمال المنتج أو الموزع موجوداً خارج مصر جازت مقاضاته أمام المحكمة المصرية التي يوجد له بدائرتها فرع، أو مصنع، أو وكالة، أو مكتب".

وتنص المادة ١٢٤٥-٧ من القانون المدني الفرنسي على أن "في حالة حدوث ضرر بسبب عيب في منتج مدمج في منتج آخر، يكون منتج الجزء المكون والشخص الذي قام بالدمج مسؤولين بشكل تضامني".

الشرط الثاني: أن يكون المنتج معيب

نصت المادة ١/٥ من التوجيه الأوروبي الجديد بشأن المسؤولية عن المنتجات المعيبة رقم ٢٠٢٤/٢٨٥٣ على أن "تضمن الدول الأعضاء حق أي شخص طبيعي يُصاب بضرر ناتج عن منتج معيب (الشخص المضرور) في الحصول على تعويض وفقاً لهذا التوجيه"، وعرفت المادة ٧ منه المقصود بالعيب بأنه "يُعتبر المنتج معيباً إذا لم يوفر السلامة التي يحق للشخص توقعها أو التي يقتضيها قانون الاتحاد أو القانون الوطني".

كما حدد قانون حماية المستهلك المصري المقصود بالعيب في المادة ٧/١ التي تنص على أن "كل نقص في قيمة أو منفعة أي من المنتجات بحسب الغاية المقصودة منها، ويؤدي بالضرورة إلى حرمان المستهلك كلياً أو جزئياً من الاستفادة بها فيما أعدت من أجله، بما في ذلك النقص الذي ينتج من خطأ في مناوله السلعة أو تخزينها، وذلك كله ما لم يكن المستهلك قد تسبب في وقوع هذا النقص".

كما عرف المشرع الفرنسي العيب في المادة ١٢٤٥-٣ من القانون المدني الفرنسي التي تنص على أن "يكون المنتج معيباً وفقاً لمعنى هذا الفصل عندما لا يوفر الأمان الذي يمكن توقعه منه بشكل مشروع.

وعند تقييم السلامة التي يمكن توقعها بشكل مشروع، يجب أن يؤخذ في الاعتبار جميع الظروف، بما في ذلك عرض المنتج، والاستخدام الذي يمكن توقعه منه بشكل معقول منه ووقت إصداره.

ولا يمكن اعتبار المنتج معيباً لمجرد طرح منتج آخر أكثر تطوراً منه في التداول لاحقاً^(٩٤).

يتبين من ذلك أن العبرة في تقدير العيب هي وقت طرح المنتج للتداول، لذلك فإن المنتج يعفى من المسؤولية بالنسبة للعيوب التي يكشف عنها التطور العلمي اللاحق لوقت طرح المركبة للتداول، إذ يمكنه الدفع بمخاطر التطور العلمي لإعفاءه

(٩٤) وهذا النص مشابه لنص المادة ٧ من التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٢٤/٢٨٥٣

من المسؤولية^(٩٥)، وهو ما تقرره المادة ١٢٤٥-١٠/٤ من القانون المدني الفرنسي التي تنص على أن "يتحمل المنتج المسؤولية الكاملة ما لم يثبت أن حالة المعرفة العلمية والتقنية، وقت طرح المنتج للتداول، لم تكن تسمح باكتشاف وجود العيب"^(٩٦).
ويكفي أن يكون المنتج معيباً لقيام مسؤولية المنتج دون اشتراط وجود خطأ من جانبه، ولذلك يقرر البعض أن المسؤولية عن المنتجات المعيبة تعد أحد تطبيقات المسؤولية الموضوعية، أي المسؤولية بدون خطأ، حيث تشكل خطوة أو مرحلة أولى لهذا النوع من المسؤولية^(٩٧). لذلك تنص المادة ١٢٤٥-٩ من القانون المدني الفرنسي على أن "يكون المنتج مسؤولاً عن العيب حتى لو تم تصنيع المنتج وفقاً لقواعد الفن أو المعايير الحالية أو كان خاضعاً لترخيص إداري"^(٩٨).

ولقيام مسؤولية المنتج على النحو السابق يجب على المضرور إثبات وجود عيب في المنتج كان سبباً في إحداث الضرر به^(٩٩)، ويلاحظ أن الإثبات في هذه الحالة

^(٩٥) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام قانوني للمسؤولية

المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.. مرجع سابق ص ٨٥٢

^(٩٦) ويجري نصها باللغة الفرنسية على النحو التالي:

"Le producteur est responsable de plein droit à moins qu'il ne prouve: Que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au moment où il a mis le produit en circulation, n'a pas permis de déceler l'existence du défaut"

^(٩٧) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي.... مرجع

سابق، ص ١٥٩٥

^(٩٨) ويجري نصها باللغة الفرنسية على النحو التالي:

"Le producteur peut être responsable du défaut alors même que le produit a été fabriqué dans le respect des règles de l'art ou de normes existantes ou qu'il a fait l'objet d'une autorisation administrative"

^(٩٩) Kyle Colonna: autonomous cars and tort liability, Journal of Law, Technology & The Internet, 2012, vol: 4, no: 4, p:106

تنص المادة ١٢٤٥-٨ من القانون المدني الفرنسي على أن "يجب على المدعي إثبات الضرر

والعيب ورابطة السببية بين العيب والضرر"

"Le demandeur doit prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage"

ينصب على عيب في المنتج وليس نتيجة خطأ في الاستخدام، ولتحديد ذلك يرجع إلى طريقة الاستعمال المرفقة مع المركبة (الكتالوج) الذي يتضمن التحذيرات أو التعليمات اللازمة لتجنب المخاطر المترتبة على الاستعمال والتي بدونها يكون المنتج غير آمن^(١٠٠) كما يبين طريقة الاستعمال الصحيحة للمركبة وماهية موانع الاستعمال بحيث إذا تبين أن الضرر الواقع نتيجة خطأ المستخدم وليس لعيب في التصنيع فيمكن الرجوع في هذه الحالة على المستخدم وليس المنتج، أما إذا التزم المشغل بطريقة الاستعمال الصحيحة الواردة في دليل الاستعمال والقيام بأعمال الفحص والصيانة المطلوبة في مواعيدها فيكون المنتج هو المسؤول عن عيوب التصنيع حيث إن هذا الدليل يمكن القضاة من تقدير هذه العيوب بالرجوع إلى المعلومات التي أدلى بها المنتج في دليل الاستخدام^(١٠١).

وبإعمال ما سبق على المركبات ذاتية القيادة، يجب لقيام مسؤولية المنتج أو الشركة المصنعة للمركبة أن يقوم المضرور بإثبات وجود عيب في تصنيع المركبة أو برنامج الذكاء الاصطناعي المزودة به، وأن هذا العيب كان سبباً في إلحاق الضرر به، وهو أمر ليس بالسهل على المضرور إثباته نظراً لأن هذه المركبات يكتنفها تعقيدات فنية وتقنية عالية يصعب إن لم يستحيل على غير المتخصصين إثباته. ويلاحظ أنه لا يمكن اعتبار الخوارزمية تتضمن عيباً في التصنيع لمجرد أن المدعي لا يوافق على القرار الذي اتخذته خوارزمية المركبة، فلكي يمكن مسألة المنتج عن عيب التصنيع يجب أن يكون قد انحرف عن التصميم المقصود للمنتج أما إذا كانت الأجهزة الملحقة بالمركبة تعمل بشكل صحيح فإن القرار النهائي الذي اتخذته الخوارزمية أو برنامج الذكاء الاصطناعي ليس دليلاً على وجود عيب في التصنيع لمجرد إصابة المركبة شخص أو تسببها في وفاته إذا كان هذا الاصطدام لا مفر منه، فإذا كان يمكن للمضرور إثبات أن خوارزمية المركبة كان بإمكانها اتخاذ قرار أفضل لو كانت الخوارزمية مصممة لمعالجة البيانات بشكل مختلف مثل اتخاذ

(100) Alfred R. Cowger, Jr: Liability Considerations When Autonomous Vehicles Choose The Accident Victim, Journal of High Technology Law, 2018, vol:19, no:1, p: 16

(١٠١) د. محمد أحمد المعداوي عبد ربه مجاهد: المسؤولية المدنية عن الروبوتات ذات الذكاء الاصطناعي... مرجع سابق، ص ٣٤٨

قرار الاصطدام بجسر أفضل من اتخاذ قرار الاصطدام بالمشاة أو المركبات الأخرى^(١٠٢)، فالشركة المصنعة ليس لها صلة بالقرار الذي اتخذته المركبة إذ تتحدد مسؤولية الشركة بالعيوب الموجودة في البرنامج أو المركبة وليس تصرفها على اتخاذ قرار معين^(١٠٣).

لذلك يرى بعض الفقه^(١٠٤) أن نظام المسؤولية عن المنتجات المعيبة وإن كان يصلح من الناحية النظرية كأساس للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، إلا أن صعوبة إثبات العيب من الناحية العملية تجعله ليس بالنظام المناسب الذي يمكن الرجوع إليه لقيام دعوى المسؤولية، وأن من الأفضل الرجوع لأساس آخر لدعوى المسؤولية المدنية الناشئة في هذه الحالة يتمثل في نظام المسؤولية الموضوعية دون خطأ أو حتى وجود عيب في الشيء أو المنتج، حيث تقوم على أساس ركن الضرر فقط.

المطلب الثالث

المسؤولية الموضوعية كأساس للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث

المركبات ذاتية القيادة

الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية الموضوعية هو إلزام كل من تسبب في إلحاق ضرر بالغير بأن يقوم بتعويض المضرور عما أصابه من ضرر، بصرف النظر عن صدور خطأ من المسؤول أو عدم صدور أي خطأ منه، فالتعويض يثبت بمجرد وقوع الضرر^(١٠٥).

وتختلف المسؤولية الموضوعية بذلك عن المسؤولية عن حراسة الأشياء أو الآلات الميكانيكية التي تقوم فيها مسؤولية الحارس على أساس فكرة الخطأ في

(102) Alfred R. Cowger, Jr: Liability Considerations When Autonomous Vehicles Choose The Accident Victim ... op.cit, p: 12

(103) Alfred R. Cowger, Jr: Liability Considerations When Autonomous Vehicles Choose The Accident Victim ... op.cit, p: 13

(١٠٤) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام قانوني للمسؤولية

المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.. مرجع سابق، ص ٨٦١

(١٠٥) د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد: نحو نظام قانوني للمسؤولية

المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة.. مرجع سابق ص ٨٥٥

الحراسة باعتبار أن الآلة في حراسته وتحت سيطرته يقوم في شأنها بسلطة الاستعمال والتوجيه والتحكم، كما تختلف كذلك عن المسؤولية الناشئة عن المنتجات المعيبة التي تتطلب إثبات وجود عيب في المنتج أو المركبة أدى إلى الحادث الذي أصاب الغير بضرر، بينما تقوم المسؤولية الموضوعية على أساس أن الحادث أدى إلى إلحاق الضرر بالغير دون اشتراط وجود خطأ من جانب من تسبب في الحادث أو وجود عيب في المركبة ذاتها أو برنامج الذكاء الاصطناعي المزودة به غاية الأمر هو ما يراه البعض من ضرورة اتصاف النشاط الذي أدى إلى الضرر بالخطورة، ويتم وصف النشاط بأنه خطير عندما لا يؤدي ممارسته إلى توفير الأمان للممتلكات والأشخاص، وهو معيار نسبي يتكيف مع المتطلبات الاجتماعية المحددة^(١٠٦).

والواقع أن مفهوم النشاط الخطير يتجاهل فكرة الخطأ في بعض المجالات "الخطيرة" من الأنشطة، والاحتفاظ به للأضرار الناجمة عن ممارسة الأنشطة التي لا تتطوي على أي مخاطر، بحيث لا تتعقد المسؤولية إلا في حالة النشاط الذي يتسم بالخطورة فقط^(١٠٧).

وبإعمال ما سبق على المركبات ذاتية القيادة فإن المسؤولية الموضوعية تتوافر بشأنها باعتبار إنها تعد من الأنشطة الخطيرة وبالتالي فإن الحوادث التي تترتب عليها يمكن تأسيس المسؤولية الناشئة بشأنها على أساس المسؤولية الموضوعية في حالة صعوبة إثبات مسؤولية المنتج عن المنتجات المعيبة لصعوبة إثبات العيب^(١٠٨).

(106) Francisco Ternera Barrios et Fabricio Mantilla Espinosa: La responsabilité objective du fatides activités dangereuses, Journal Estud. Socio-Juríd, 2004, vol.6 n°.2, p: 392

"En effet, une activité peut être qualifiée comme dangereuse dès lors que son exercice ne confère pas une sécurité aux biens et aux personnes"

(107) Francisco Ternera Barrios et Fabricio Mantilla Espinosa: La responsabilité objective du fatides activités dangereuses ... op.cit, p: 392

(108) Marylou Françoise: Les régimes de responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes ...op.cit, clause: 17

يبقى تحديد الشخص المسؤول عن تعويض المضرور فيما تحدثه المركبات ذاتية القيادة من أضرار، والرأي الراجح في الفقه يقرر أنه في ظل شيوع المسؤولية بين المنتج والمبرمج والمطور والمالك والمُشغل من جانب، كما يمكن النظر من جانب آخر إلى مسؤولية المجتمع المسؤول عن توفير البنية التحتية للطرق المهيئة لسير المركبات ذاتية القيادة بالإضافة إلى مسؤولية الدولة عن إصدار التراخيص اللازمة لتداول وتسيير هذه المركبات، لذلك يكون من الأفضل إقرار نظام تأمين إجباري ضد المخاطر التي يمكن أن تحدثها المركبات ذاتية القيادة على غرار نظام التأمين الإلزامي المقرر لدى بعض الدول^(١٠٩)، بحيث يساهم فيه كل من تدخل في عملية الإنتاج والصيانة والتطوير والاستخدام، وتكون مسؤوليتهم جمعياً مسؤولية

^(١٠٩) في فرنسا أصدر المشرع القانون رقم ٦٧٧-٨٥ بتاريخ ٥ يوليو ١٩٨٥ بشأن تحسين وضع ضحايا حوادث الطرق وتسريع إجراءات الحصول على التعويض وقد عرف بقانون بادينتر la loi Badinter، وقد نصت الفقرة الأولى من المادة ٣ من هذا القانون على أن "يتم تعويض الضحايا، باستثناء سائقي المركبات الآلية، عن الأضرار الناجمة عن الإصابات الشخصية التي لحقت بهم، بشرط ألا يكون ذلك راجعاً إلى خطأهم غير المبرر إذا كان السبب الوحيد للحدث"، ويرجع استبعاد سائقي المركبات عن استحقاق التعويض إلى أن الضرر راجع إلى خطأهم وفقاً لما نصت عليه المادة ٤ من هذا القانون حيث تنص على أن "الخطأ الذي ارتكبه سائق المركبة الآلية من شأنه أن يحد أو يستبعد التعويض عن الأضرار التي لحقت به" كما نصت المادة ١٢ من قانون بادينتر على أنه "يجب على شركة التأمين التي تضمن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث مركبة آلية أن تقدم التعويض للمضرور الذي تعرض لإصابة شخصية خلال مدة أقصاها ثمانية أشهر من تاريخ الحادث. في حالة وفاة المجني عليه، يتم تقديم التعويض إلى ورثته، وإذا كان الأمر كذلك، إلى زوجته. ويجب أيضاً تقديم التعويض إلى المضرورين الآخرين خلال ثمانية أشهر من طلبهم للتعويض. ويتضمن التعويض جميع عناصر الضرر القابلة للتعويض، بما في ذلك العناصر المتعلقة بالأضرار التي لحقت بالمتلكات عندما لم تكن موضوع تسوية سابقة".

راجع نصوص القانون منشور عبر الرابط:

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000006068902/>

تضامنية^(١١٠) وذلك على خلاف ما هو مقرر في قانون التأمين الموحد المصري رقم ١٥٥ لسنة ٢٠٢٤م^(١١١) والذي نصت المادة ٤٢ منه على أن "يلتزم مالك المركبة أو من يقوم مقامه بالتأمين الإلزامي على المركبة، وذلك عند ترخيص المركبة أو عند تجديد الترخيص بحسب الأحوال"^(١١٢).

^(١١٠) د. مها رمضان محمد بطيخ: المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي....

مرجع سابق، ص ١٦٠٠؛ وفي الفقه الفرنسي أنظر

Marylou Françoise: Les régimes de responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes, 2020, clause: 20; aussi Alfred R. Cowger, Jr: Liability Considerations When Autonomous Vehicles Choose The Accident Victim, Journal of High Technology Law, 2018, vol:19, no:1, p:57; aussi Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: civil liability of autonomous vehicles: a review of literature ... op.cit, p: 172

^(١١١) صدر قانون التأمين الموحد رقم ١٥٥ لسنة ٢٠٢٤م في ١٠ يولية ٢٠٢٤م وتضمن أحكام التأمين الإلزامي عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية في المواد من ٤٠ حتى ٥٧ وقد حل بذلك محل القانون رقم ٧٢ لسنة ٢٠٠٧ في هذا الشأن.

وتقرر المادة ٤٠ من قانون التأمين الموحد على اعتبار التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات إجبارياً بنصها على أنه "يجب التأمين عن المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث مركبات النقل السريع المرخص في تسييرها طبقاً لأحكام قانون المرور الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣م.

ويشمل التأمين حالات الوفاة والإصابة البدنية التي ينتج عنها عجز، وكذا الأضرار المادية التي تلحق بممتلكات الغير عدا تلفيات المركبات، وذلك وفقاً لأحكام وثيقة التأمين الصادرة في هذا الشأن".

^(١١٢) كما نص المشرع الفرنسي في المادة L211-1 من قانون التأمين الفرنسي على أنه "كل شخص طبيعي أو اعتباري، بخلاف الدولة يكون مسؤولاً مدنياً عن تعويض الأضرار التي تصيب الغير نتيجة تعدي مركبته على الأشخاص أو على الممتلكات، ويجب عليه من أجل تيسير تلك المركبة أن يغطي هذه المسؤولية بواسطة تأمين بالشروط التي يحددها مرسوم صدر عن مجلس الدولة".

راجع نصوص القانون منشوره عبر الرابط:

ويقرر بعض الفقه الفرنسي أن قانون بادينتر la loi Badinter رقم ٦٧٧-٨٥ الصادر في ٥ يوليو ١٩٨٥ يمكن تطبيقه على حوادث المركبات ذاتية القيادة ولكن الصعوبة تظهر فيما يتعلق بتحديد مفهوم السائق أو مالك المركبة لذلك يقترح هذا الجانب من الفقه إدراج مادة جديدة بهذا القانون تسمح بالتعويض عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، وتنص على أنه في حاله عدم وجود سائق فعلي للمركبة يمكن تعويض المضرور من قبل المالك الذي وضع سيارته تحت تصرف المستخدم أو من قبل الشخص الذي قام بتنشيط نظام القيادة الذاتية، وهو ما يتفق مع أحكام محكمه النقض الفرنسية التي قررت مسؤولية مالك السيارة المتوقفة على النحو غير المعتاد إذا تسببت في الحادث ولو كانت السيارة خالية، ويستطيع المالك بعد ذلك الرجوع على مصمم نظام الذكاء الاصطناعي أو المبرمج أو المطور من خلال تقديم الدليل على أن العطل لم يكن خطأ استناد إلى البيانات المسجلة بواسطة المركبة ذاتية القيادة حيث تحتوي على نظام مسجل البيانات (الصندوق الأسود)^(١١٣).

وفي الحالات التي يصعب فيه الحصول على تعويض وفقا لقانون بادينتر فإنه يمكن إنشاء صندوق ضمان مصمم خصيصاً لتعويض المضرورين في حالة عدم إمكان تحديد مسؤولية شخص بعينه وذلك على غرار صندوق ضمان التأمين ضد الأضرار الإلزامية للسيارات الفرنسي FGAO^(١١٤) الذي يكون مسؤولاً عن تعويض ضحايا حوادث المرور في الحالات التي يكون فيها الطرف المسؤول غير مؤمن على المركبة أو مجهول الهوية، أو عندما تكون شركة التأمين مُعسرة عن سداد مبلغ التأمين، ويمكن بناء على الصندوق المقترح تعويض المضرورين في حالة تسبب المركبة ذاتية القيادة في إحداث الضرر^(١١٥).

لذلك نرى أن المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة تقوم على أساس المسؤولية الموضوعية مع الخضوع لنظام تأمين إجباري لها على النحو المقرر بالنسبة لمركبات النقل السريع داخل جمهورية مصر العربية مع إشراك المنتج

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006073984/

⁽¹¹³⁾ Marylou Françoise: Les régimes de responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes, 2020, clause: 16

⁽¹¹⁴⁾ Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommage.

⁽¹¹⁵⁾ Marylou Françoise: Les régimes de responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes, 2020, clause: 19

والمبرمج والمطور والمُشغل مع المالك في المسؤولية المقررة عن الأضرار الناشئة عن حوادث تلك المركبات^(١١٦) ويمكن لشركة التأمين بعد أداء مبلغ التأمين للمضرور أن ترجع على المسؤول عن وقوع الأضرار إذا أمكن تحديده لاسترداد ما تكون قد أدته من تأمين بموجب دعوى الحلول القانوني^(١١٧). وقد أعلنت شركة فولفو، تلتها

^(١١٦) وتنص المادة ٤٧ من قانون التأمين الموحد المصري على أن "تؤدى مجمعة التأمين المعنية بمبلغ التأمين المحدد عن الحوادث المشار إليها في المادة ٤٠ من هذا القانون إلى المستحق أو ورثته وذلك دون الحاجة إلى اللجوء للقضاء في هذا الخصوص.

ويكون مبلغ التأمين الذي تؤديه مجمعة التأمين المعنية مائة ألف جنيه في حالات الوفاة أو العجز الكلى المستديم ويحدد مقدار مبلغ التأمين في حالات العجز الجزئي المستديم بمقدار نسبة العجز، كما يحدد التعويض عن الأضرار التي تلحق بممتلكات الغير بحد أقصى عشرين ألف جنيه.

ولمجلس إدارة الهيئة، استنادًا إلى الدراسات الفنية والاكتوارية التي تعد في هذا الشأن، زيادة مبالغ التأمين المذكورة وبما لا يزيد على ٥٠٪ منها في كل حالة، وذلك بعد أخذ رأى وزارة الداخلية وموافقة رئيس مجلس الوزراء.

ويحدد مجلس إدارة الهيئة كيفية وشروط أداء مبلغ التأمين للمستحقين في كل من الحالات المشار إليها، على أن يصرف مبلغ التأمين في مدة لا تتجاوز ثلاثين يومًا من تاريخ إبلاغ شركة التأمين أو الصندوق المشار إليه بالمادة ٦١ من هذا القانون بوقوع الحادث واستيفاء المستندات اللازمة لفحص الطلب"

كما تنص المادة ٤٨ من ذات القانون على أن "للمضرور أو ورثته اتخاذ الإجراءات القضائية قبل المتسبب عن الحادث والمسؤول عن الحقوق المدنية، لمطالبته بما يجاوز مبلغ التأمين المنصوص عليه وفقًا لأحكام وثيقة التأمين الصادرة وفقًا لهذا القانون"

^(١١٧) يكون رجوع شركة التأمين على المسؤول عن الضرر في هذه الحالة على أساس الحلول القانوني المنصوص عليه في المادة ٣٢٦ من القانون المدني المصري التي تنص على أنه "إذا قام بالوفاء شخص غير المدين، حل الموفي محل الدائن الذي استوفي حقه في الأحوال الآتية: (أ) إذا كان الموفي ملزمًا بالدين مع المدين أو ملزمًا بوفائه عنه... أو (د) إذا كان هناك نص خاص يقرر للموفي حق الحلول". ويوجد نص خاص في قانون التأمين الموحد لعام ٢٠٢٤م وهونص المادة ٥٥ التي تنص على أن "لمجموعة التأمين المعنية إذا أدت مبلغ التأمين في حالة قيام المسؤولية المدنية قبل غير المؤمن له أو على غير المصرح له بقيادة المركبة، أن ترجع على المسؤول عن وقوع الأضرار لاسترداد ما تكون قد أدته من تأمين"

شركة مرسيدس بنز وجوجل، في عام ٢٠١٦ أنها ستغطي جميع الحوادث التي تقع بسبب مركباتها ذاتية القيادة^(١١٨).

وبالرجوع لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة فإنه تكفل بتحديد الشخص المسؤول عن تعويض الأضرار الناشئة عن المركبات ذاتية القيادة في المادة ١٤ من القانون رقم ٩ لسنة ٢٠٢٣م^(١١٩) التي تنص على أن "أ- يتحمل المُشغِّل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة، ولا يخل ذلك بحقه في الرجوع على المُسبِّب الحقيقي بهذه الأضرار، وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المقررة في هذا الشأن. ب- لا تتحمل الهيئة (هيئة الطرق والمواصلات) أي مسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة استخدام المركبة ذاتية القيادة"^(١٢٠).

وفي المملكة المتحدة فإن قانون المركبات الآلية والكهربائية لعام ٢٠١٨ aeva (2018) نص الفصل الثاني منه على تحمل شركة التأمين مسؤولية تعويض المضررين في حالة وقوع حادث بسبب مركبة ذاتية القيادة كما قرر مسؤولية المالك إذا كانت المركبة غير مؤمن عليها، كما نص الفصل الخامس منه على إمكانية رجوع شركة التأمين في المطالبة ضد الشخص المسؤول عن الحادث إذا أمكن تحديده^(١٢١).

كما تنص المادة ٥٧ من ذات القانون على أن "لا يترتب على حق الرجوع المقرر لمجموعة التأمين المعنية وفقاً لأحكام المادتين ٥٥، ٥٦ من هذا القانون الإخلال بحق المضرور في الرجوع على المسؤول عن الحقوق المدنية"

(118) Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: civil liability of autonomous vehicles ... op.cit, p:166; aussi Wilfried Kirschenmann: La responsabilité des voitures autonomes: Les assureurs doivent passer la seconde, le 06 février 2018

<https://www.aneu.eu/blog/responsabilite-voitures-autonomes>

(119) القانون رقم ٩ لسنة ٢٠٢٣م بشأن تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي، نشر في

الجريدة الرسمية لحكومة دبي في ١٤ أبريل ٢٠٢٣م السنة ٥٧، العدد ٦١٣

(120) المُشغِّل هو أي شخص مصرح له من هيئة الطرق والمواصلات بدولة الإمارات العربية باستعمال المركبة ذاتية القيادة، وهو يشمل مالك المركبة.

(121) راجع نصوص قانون Automated and Electric Vehicles Act 2018 منشور على

الموقع الرسمي لتشريعات حكومة المملكة المتحدة عبر الرابط

وفي هولندا لا يوجد حتى الآن قوانين أو لوائح تنظيم المركبات ذاتية القيادة من المستوى الخامس لذلك يقرر بعض الفقه^(١٢٢) تطبيق القواعد العامة المقررة في قانون المرور الهولندي لعام ١٩٩٤م (wvww (wegenverkeerswet, road traffic act) حيث تقرر تحمل مالك المركبة أو حارسها مسؤولية الحوادث التي تسببها هذه المركبات استناداً لنص المادة ١/١٨٥ التي تنص على أن "إذا تعرضت مركبة آلية تسير على الطريق لحادث مروري تسبب في أضرار للأشخاص أو البضائع غير المنقولة فيها، فإن مالك السيارة أو حارسها - إن وُجد - يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تسببها، إلا إذا كان الحادث ناتجاً عن قوة قاهرة، بما في ذلك حالة وقوع الحادث من قبل شخص لا يكون المالك أو الحارس مسؤولين عنه"^(١٢٣).

والمالك هو الشخص الذي يُعتبر مالكاً وفقاً لقواعد قانون الملكية بينما الحارس (houder) هو الشخص الذي تكون السيارة تحت سيطرته وقت وقوع الحادث ولو لم يكن هو مالكاها^(١٢٤).

<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents/enacted>

راجع أيضاً

- Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: Civil Liability of Autonomous Vehicles: A Review of Literature ... op.cit, p: 176
- (122) Eric Tjong Tjin Tai: Civil Liability for Self-driving Cars in Dutch Law, chapter in Autonomous Vehicles and Civil Liability in a Global Perspective edited by: Benjamin von Bodungen, Ilaria Amelia Caggiano, Maria Cristina Gaeta and Hans Steege, Springer 2023, p: 11

(١٢٣) ويجري نصها على النحو التالي:

"If a motorized vehicle that drives on the road is involved in a traffic accident which caused damage to persons or goods not transported in that vehicle, the owner or keeper- if there is a keeper- of the vehicle are liable for the damage, unless it is likely that the accident is due to force majeure, including the case that the accident was caused by someone for who neither the owner nor the keeper are accountable"

- (124) Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: Civil Liability of Autonomous Vehicles ... op.cit, p: 2

المبحث الثاني

تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المركبات ذاتية القيادة في الاتفاقيات الدولية

تمهيد وتقسيم:

تنقسم الاتفاقيات الدولية من حيث طبيعة القواعد التي تتضمنها أحكام الاتفاقية إلى اتفاقيات دولية تتضمن قواعد موضوعية موحدة شرعت في الأساس لتنظيم العلاقات الخاصة الدولية وتقديم الحل الموضوعي المباشر للمسائل والعلاقات التي تتناولها الاتفاقية، بحيث إذا عُرِضَ أمام قاضي إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية نزاعٌ يتعلق بإحدى المسائل التي تنظمها الاتفاقية تعين عليه أعمال القواعد الموضوعية المنصوص عليها في الاتفاقية مباشرة دون اللجوء إلى أعمال قواعد تنازع القوانين المنصوص عليها في قانونه الوطني لتحديد القانون واجب التطبيق على النزاع، ونظراً لأن القواعد الموضوعية المنصوص عليها في الاتفاقية تتضمن الحل الموضوعي المباشر للنزاع فإن إعمالها يؤدي إلى القضاء على مشكلة التنازع في مهدها ومن أمثلة هذه الاتفاقيات في مجال موضوع البحث اتفاقية فيينا للسير على الطرق لعام ١٩٦٨ واتفاقية فيينا بشأن لاقتات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨م^(١٢٥).

أما النوع الثاني فيتمثل في الاتفاقيات الدولية التي تتضمن توحيد قواعد الإسناد أو قواعد التنازع بشأن مسألة معينة من مسائل القانون الخاص بحيث إذا عرضت إحدى هذه المسائل على قاضي دولة طرفاً في الاتفاقية فإنه يطبق قواعد التنازع الواردة في الاتفاقية على نحو يؤدي إلى توحيد قواعد التنازع بين الدول الأطراف في الاتفاقية ومن أمثلة هذا النوع من الاتفاقيات في مجال بحثنا اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١م بشأن تحديد القانون الواجب تطبيقه على حوادث المرور، واتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات^(١٢٦)،

^(١٢٥) ومن أمثلة الاتفاقيات الدولية الأخرى التي تتضمن قواعد موضوعية اتفاقية فيينا لعام ١٩٨٠م بشأن البيع الدولي للبضائع، واتفاقية الجوانب المتصلة بالتجارة من حقوق الملكية الفكرية الترييس لعام ١٩٩٤م.

^(١٢٦) ومن أمثلة الاتفاقيات الدولية الأخرى التي تتضمن قواعد إسناد اتفاقية لاهاي لعام ١٩٥٥م بشأن القانون واجب التطبيق على البيع الدولي للمنفولات المادية. واتفاقية روما لعام ١٩٨٠م

المبرمتان في إطار مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص^(١٢٧)، أيضاً تنظيم روما ٢ رقم ٨٦٤ / ٢٠٠٧ بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية

بشأن القانون واجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية. ومبادئ اتفاقية لاهاي بشأن اختيار القانون الواجب تطبيقه على عقود التجارة الدولية الصادرة في ١٩ مارس ٢٠١٩ م.

^(١٢٧) مؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص (HCCH (Hague Conference on Private International Law- Conférence de La Haye de droit international privé) هو منظمة حكومية عالمية على الرغم مما يوحي به ظاهر اسمه من أنه مؤتمر يعقد لمناقشة مسألة معينة أو بعض المسائل ثم ينفذ وقد نشأ هذا المؤتمر بمبادرة من الاستاذ الهولندي Asser (الذي حصل على جائزة نوبل للسلام عام ١٩١١) وعقد أولى دورته عام ١٨٩٣ ثم عقد العديد من دوراته غير المنتظمة في بداية نشأته- سبع دورات- حتى أصبح منظمة عالمية متخصصة بعد أن دخل نظامه الأساسي حيز النفاذ اعتباراً من ١٥ يوليو ١٩٥٥ وأنشئ له مكتب دائم منذ ذلك التاريخ ويعقد جلساتها بصفة دورية منتظمة كل أربع سنوات بهدف التفاوض حول الاتفاقيات وإقرارها واتخاذ القرارات بشأن الأعمال المستقبلية، وحيث يقوم المؤتمر بدور حيوي في مجال توحيد أحكام القانون الخاص بصفة عامة وتلك المتعلقة بالقانون الدولي الخاص بصفة خاصة، كما يوحي بذلك ظاهر اسمه وهو ما صرحت به المادة الثانية من نظامه الأساسي التي تنص على أن الهدف من المؤتمر هو "العمل على التوحيد التدريجي لقواعد القانون الدولي الخاص" وإيجاد سبل متفق عليها دولياً للتعامل مع مسائل متعددة كاختصاص المحاكم والقانون واجب التطبيق والاعتراف بالأحكام وإنفاذها وذلك في مختلف مجالات فروع القانون الخاص، ومن أهم وسائل تحقيق هذا الهدف كان إبرامه للعديد من الاتفاقيات الدولية التي تدخل حيز النفاذ بعد تصديق عدد معين من الأعضاء عليها، حتى وإن لم تحصل على النصاب المطلوب لنفاذها إلا أنه يظل لها تأثير كبير وقيمة أدبية لا يمكن إنكارها لدى مختلف الأنظمة القانونية كما أنها تعد مصدر إلهام للجهود الرامية إلى توحيد أحكام القانون الدولي الخاص على المستوى الإقليمي كالاتحاد الأوروبي ومنظمة الدول الأمريكية، وقد أقر المؤتمر منذ انشائه حتى وقت إنجاز البحث (يوليو ٢٠٢٥) حوالي ٤١ اتفاقية دولية حتى كان أحدث ما أقره المؤتمر اتفاقية ٢ يوليو ٢٠١٩ بشأن الاعتراف بالأحكام الأجنبية وتنفيذها في المسائل المدنية أو التجارية.

ويضم المؤتمر في عضويته ما يقارب السبعين عضو (٩١ دولة والجماعة الأوروبية) من جميع دول العالم فضلاً عن الدول غير الاعضاء التي تتضمن كأطراف في الاتفاقيات التي يبرمها مما

بين دول الاتحاد الأوروبي^(١٢٨)، ونتناول دور هذه الاتفاقيات في تحديد القواعد واجبة التطبيق في مطلبين على النحو التالي:

يجعل أعمال المؤتمر تشمل ما لا يقل عن ١٥٠ دولة من مختلف أنحاء العالم، ولغات المؤتمر الرسمية هي اللغة الانجليزية والفرنسية. راجع في ذلك الموقع الرسمي لمؤتمر لاهاي على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) خلال الرابط التالي:

<https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/specialised-sections/judgments>

وراجع الدول الأعضاء بالمؤتمر عبر الرابط:

<https://www.hcch.net/en/states/hcch-members>

^(١٢٨) يمكن تقسيم الاتفاقيات الدولية إلى أنواع أخرى وفقاً للزاوية التي ينظر إليها منها
١- فمن حيث أطراف الاتفاقية نفسها فإنه يمكن تقسيمها إلى اتفاقيات دولية ثنائية الأطراف Bilateral international conventions إذا كان أطرافها دولتين فقط أما إذا زاد عدد الأطراف عن اثنين فتصبح اتفاقية دولية جماعية أو متعددة الأطراف Multilateral international convention.

٢- وبالنظر إلى المسائل التي تعالجها الاتفاقية فتتنوع إلى اتفاقيات دولية تنظم العلاقات التي تنشأ بين الدول وبعضها وهذه الاتفاقيات تدخل في مجال اهتمام القانون الدولي العام مثل اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية لعام ١٩٦١م، أما النوع الآخر فيتمثل في الاتفاقيات الدولية التي تنظم العلاقات الخاصة التي تنشأ بين أفراد الدول والتي يطلق عليها مصطلح العلاقات الخاصة الدولية فهي إحدى مسائل القانون الخاص التي يتطرق إليها العنصر الأجنبي وهي مجال اهتمام القانون الدولي الخاص مثل اتفاقية فيينا بشأن البيع الدولي للبضائع ١٩٨٠ واتفاقيتي بروكسل لعام ١٩٢٤ وهامبورج لعام ١٩٧٨ بشأن النقل البحري الدولي للبضائع. والاتفاقيات المختلفة المتعلقة بحماية حقوق الملكية الفكرية كاتفاقية باريس لعام ١٨٨٣ بشأن حماية حقوق الملكية الصناعية واتفاقية برن لعام ١٨٨٦ بشأن حماية حقوق الملكية الأدبية والفنية.

٣- كما يمكن تقسيم الاتفاقيات الدولية من حيث مدى نفاذها إلى اتفاقيات دولية ذاتية التنفيذ واتفاقيات دولية غير ذاتية التنفيذ، ويقصد بالأولى أن أحكامها تصبح نافذة مباشرة بمجرد التصديق عليها ونشرها دون حاجة إلى أي إجراء آخر أو صدور تشريع بها، حيث تدمج نصوصها مباشرة في القانون الداخلي للدولة فيما يعرف بـ(الدمج التلقائي) مع ملاحظة أن معظم الاتفاقيات الدولية لا تدخل حيز التنفيذ إلا بعد تصديق عدد معين من الدول عليها وهذا

العدد تحدده الاتفاقية نفسها. وفي هذا النوع فإن الأجانب يستمدون حقوق مباشرة من الاتفاقية حيث يجوز لهم التمسك بأحكامها أمام القضاء الوطني للدول الأطراف فيها لتصبح أحكامها هي القانون واجب التطبيق على كافة المسائل التي تتناولها بصرف النظر عن مدى صدور تشريع بها يتضمن أحكامها من عدمه ومن أمثلتها اتفاقية باريس لعام ١٨٨٣ بشأن حماية حقوق الملكية الصناعية حيث تنص المادة ٢٥ من الاتفاقية على أنه " (١) تلتزم كل دولة طرف في هذه الاتفاقية بأن تتخذ، وفقا لدستورها، الإجراءات اللازمة لضمان تطبيق هذه الاتفاقية. (٢) من المتفق عليه أنه يجب عندما تودع الدولة وثيقة تصديقها أو انضمامها، أن تكون في وضع يسمح لها، وفقا لتشريعها الداخلي، بأن تضع أحكام هذه الاتفاقية موضع التنفيذ".

أما الاتفاقيات الدولية غير ذاتية التنفيذ فلا يجوز لرعايا الدول الأطراف فيها التمسك بأحكامها أو إعمالها أمام القضاء الوطني للدول الأطراف الأخرى إلا إذا صدر بها تشريع داخلي فيما يعرف بـ(التضمين التشريعي) ومن أمثلتها اتفاقية الجوانب المتصلة بالتجارة من حقوق الملكية الفكرية الترييس ١٩٩٤ والتي تنص المادة ١/١ منها على أنه " تلتزم الدول الأعضاء بتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية، ويجوز للدول الأعضاء دون إلزام أن تنفذ ضمن قوانينها ما يتيح حماية أوسع من التي تتطلبها هذه الاتفاقية، وللدول الأعضاء حرية تحديد الطريقة الملائمة لتنفيذ أحكام هذه الاتفاقية في إطار أنظمتها وأساليبها القانونية." كما تنص المادة ١/٤١ من ذات الاتفاقية على أن " - تلتزم البلدان الأعضاء بضمان اشتغال قوانينها لإجراءات الإنفاذ المنصوص عليها في هذا الجزء لتسهيل اتخاذ تدابير فعالة ضد أي تعد على حقوق الملكية الفكرية التي تغطيها هذه الاتفاقية".

راجع في أنواع الاتفاقيات الدولية:

- د. أحمد عبدالكريم سلامة: علم قاعدة التنازع والاختيار بين الشرائع أصولا ومنهجيا، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، بدون ناشر ١٩٩٦، ص ١٣٣ وما بعدها.
- د. هشام صادق: المطول في القانون الدولي الخاص ج ١، دار الفكر الجامعي، ٢٠١٤، ص ١٦٤ وما بعدها؛ أيضا مؤلف سيادته بعنوان القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، ٢٠١٤، ص ٥٧٠ وما بعدها.

Patrick Tafforeau et Cédric Monnerie: Droit de la propriété intellectuelle, Gualino, 4e édition, 2015, n: 710, p: 516

المطلب الأول

القواعد الموضوعية في اتفاقيتي فيينا لعام ١٩٦٨

(اتفاقية علامات وإشارات الطرق، واتفاقية السير على الطرق)

تهدف كل من اتفاقيتي فيينا لعام ١٩٦٨ (اتفاقية علامات وإشارات الطرق، واتفاقية السير على الطرق) إلى تسهيل حركة المرور وزيادة السلامة على الطرق من خلال وضع قواعد موضوعية موحدة تطبق في جميع الدول الأطراف، وقد تم إبرام كل من الاتفاقيتين في إطار مؤتمر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة بشأن حركة المرور على الطرق المنعقد في فيينا (٧ أكتوبر - ٨ نوفمبر ١٩٦٨) والذي أثمر عن إبرام كلتا الاتفاقيتين.

(أ) اتفاقية فيينا بشأن علامات وإشارات الطرق لعام ١٩٦٨

أبرمت اتفاقية علامات وإشارات الطرق في ٨ نوفمبر ١٩٦٨ وقد وقعت عليها ٣٥ دولة ودخلت حيز النفاذ في ٦ يونيو ١٩٧٨م وبلغ عدد الدول الأطراف بها حتى مايو ٢٠٢٥ عدد ٧٥ دولة، وتهدف الاتفاقية إلى التوحيد الدولي لللافتات وإشارات الطرق ورموزها وعلاماتها لتحقيق السلامة على الطرق وتسهيل حركة المرور الدولية، وتلتزم الدول الأطراف في الاتفاقية بإدراج ما تتضمنه من أحكام في تشريعاتها الداخلية في خلال مدة ٤ سنوات من تاريخ نفاذ الاتفاقية على إقليمها وفقا لما نصت عليه المادة ١/٣ من الاتفاقية، كما نصت المادة ١/٥ من الاتفاقية على تقسيم علامات الطرق إلى

(أ) **علامات التحذير من الخطر:** وتهدف هذه العلامات إلى تحذير مستخدمي الطريق من وجود خطر على الطريق وإعلامهم بطبيعته.

(ب) **العلامات التنظيمية:** وتهدف إلى إعلام مستخدمي الطريق بالالتزامات أو القيود أو المحظورات الخاصة التي يجب عليهم الالتزام بها.

(ج) **العلامات الإرشادية:** وتهدف إلى إرشاد مستخدمي الطريق أثناء سفرهم أو تزويدهم بمعلومات قد تكون مفيدة لهم أثناء الرحلة^(١٢٩)

^(١٢٩) كما نصت المادة ١/٦ من الاتفاقية على أن "توضع اللافتات بحيث يتمكن السائقون الذين وُضعت لهم من التعرف عليها بسهولة وفي الوقت المناسب. تُوضع عادةً على جانب الطريق

(ب) اتفاقية فيينا بشأن السير على الطرق لعام ١٩٦٨م

أبرمت اتفاقية السير على الطرق في ٨ نوفمبر ١٩٦٨م وقد وقعت من قبل ٣٦ دولة ويبلغ عدد الدول الأطراف بها ٩١ دولة في الوقت الحالي^(١٣٠)، وقد انضمت جمهورية مصر العربية إلى اتفاقيتي فيينا لعام ١٩٦٨ (اتفاقية علامات وإشارات الطرق، واتفاقية السير على الطرق) بمقتضى قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٢٩ لسنة ٢٠٢٣م^(١٣١).

وقد نصت المادة ١/٣ من الاتفاقية على التزام الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة لضمان تطابق أحكام الاتفاقية مع قواعد السير على الطريق المعمول بها في أراضيها^(١٣٢)، وبذلك يتحقق توحيد القواعد المتعلقة بالسير على الطرق في جميع الدول الأطراف.

وفيما يتعلق بالمركبات ذاتية القيادة فإن الفقرة (٥) من المادة الأولى للاتفاقية قد عرفت المقصود "المركبة المُسيرة بالطاقة" بأنها أي مركبة ذاتية الدفع بخلاف الدراجة

المناسب لاتجاه حركة المرور؛ ومع ذلك، يجوز وضعها أو تكرارها فوق مسار المركبات. ويجب تكرار أي لافتة موضوعة على جانب الطريق المناسب لاتجاه حركة المرور فوق أو على الجانب الآخر من مسار المركبات إذا كانت الظروف لا تسمح برؤيتها في الوقت المناسب من قبل السائقين الذين وُضعت لهم".

راجع نصوص الاتفاقية منشورة باللغة الإنجليزية عبر الرابط:

https://www.makinggood.ac.nz/media/1274/un_conv_road_signs_2006.pdf

^(١٣٠) راجع الموقع الرسمي لمجموعة معاهدات الأمم المتحدة عبر الرابط:

https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11

^(١٣١) منشور في الجريدة الرسمية العدد ٣ بتاريخ ١٨ يناير ٢٠٢٤م

^(١٣٢) كما نصت الفقرة ٥ مكرر من المادة ٣ من ذات الاتفاقية على أن "تتخذ الأطراف المتعاقدة التدابير اللازمة لضمان توفير الثقافة الخاصة بالسلامة على الطرق بصورة منتظمة ومستمرة خاصة في المدارس على جميع المستويات"، كما نصت الفقرة ٥ ثالثاً على أنه "يتعين عند تعليم القيادة للسائقين المبتدئين من جانب مؤسسات قيادة مهنية أن يحدد القانون المحلي للدولة المتعاقدة الاشتراطات الدنيا المتعلقة بمنهج ومؤهلات الأفراد المسؤولين عن تقديم مثل هذا التعليم".

المزودة بمحرك وقد عرفت الفقرة (p) من ذات المادة "المركبة الآلية ذات المحرك Motor vehicle" بأنها "أي مركبة آلية تُستخدم عادةً لنقل الأشخاص أو البضائع برًا، أو لسحب المركبات المستخدمة لنقل الأشخاص أو البضائع على الطرق" وقد نصت المادة ٨ من الاتفاقية على ضرورة أن يكون هناك سائق لكل مركبة متحركة وأن تتوفر لديه القدرة البدنية والعقلية اللازمة لتولي القيادة، وأن يكون كل سائق قادراً في جميع الأوقات على التحكم في سير مركبته".

وبإعمال ما سبق من قواعد الاتفاقية يتضح أن الاتفاقية لا تطبق على المركبات ذاتية القيادة لعدم وجود سائق لهذه المركبات بالإضافة إلى تمتعها بالاستقلالية في اتخاذ القرارات دون الرجوع للمشغل.

وفي ١٣ يناير ٢٠٢١، تم إرسال اقتراح بتعديل المادة ١ والمادة ٣٤ مكرر الجديدة لاتفاقية فيينا لعام ١٩٦٨ بشأن حركة المرور على الطرق بحيث يُضاف تعريفان جديان للمادة الأولى تحت بند "ab" و"ac" كما تُضاف مادة جديدة بعنوان "المادة ٣٤ مكرر" إلى أحكام الاتفاقية، بحيث تشمل التعديلات المقترحة المركبات ذاتية القيادة ضمن نطاق تطبيق الاتفاقية^(١٣٣) وبحلول ١٤ يناير ٢٠٢٢، تم قبول التعديل المقترح على الاتفاقية، ودخل حيز التنفيذ في ١٤ يوليو ٢٠٢٢ الاتفاقية^(١٣٤).

(133) Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita Radhakrishna: Civil Liability of Autonomous Vehicles: A Review of Literature ... op.cit, p: 177

(١٣٤) أحالت هيئة النقل المستدام في اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة للأمم المتحدة Transport Division of the United Nations Economic Commission for Europe الأمين العام نص مقترح لتعديل بعض مواد الاتفاقية بالإضافة، وفقاً للمادة ٤٩ من الاتفاقية التي تنص على أن:

"١- بعد مرور عام واحد على نفاذ الاتفاقية، يجوز لأي طرف متعاقد اقتراح تعديل مادة أو أكثر من مواد الاتفاقية. ويُرسَل نص التعديل المقترح، مشفوعاً بمذكرة تفسيرية، إلى الأمين العام الذي يقوم بدوره بإبلاغه إلى جميع الأطراف المتعاقدة، وتُتاح للأطراف المتعاقدة فرصة الرد في

وتنص الفقرة (ab) من المادة الأولى بعد تعديلها على أنه "يُشير مصطلح (نظام القيادة الذاتية) إلى نظام مركبة يستخدم كل من الأجهزة والبرامج للتحكم الديناميكي بالمركبة بشكل مستمر" وتنص الفقرة (ac) على أنه "يُقصد بمصطلح "التحكم الديناميكي" تنفيذ جميع الوظائف التشغيلية والتكتيكية اللازمة وقت تحرك المركبة. ويشمل ذلك التحكم في حركة المركبة الجانبية والطولية، ومراقبة الطريق، والاستجابة لحركة المرور، وتخطيط المناورات وإشاراتها"^(١٣٥).

خلال اثني عشر شهرًا من تاريخ التعميم، بما إذا كانت: (أ) تقبل التعديل، أو (ب) ترفض التعديل، أو (ج) ترغب في عقد مؤتمر للنظر فيه.

٢- (أ) يُعتبر أي تعديل مقترح يُرسل وفقًا للفقرة السابقة مقبولا إذا أبلغ أقل من ثلث الأطراف المتعاقدة الأمين العام، خلال فترة الاثني عشر شهرًا المشار إليها في الفقرة السابقة، برفض التعديل أو رغبتهم في عقد مؤتمر للنظر فيه، ويقوم الأمين العام بإخطار جميع الأطراف المتعاقدة بكل قبول أو رفض لأي تعديل مقترح وبالطلبات الخاصة بالدعوة إلى عقد مؤتمر.

وإذا كان إجمالي عدد حالات الرفض والطلبات المتلقاه أو الواردة خلال فترة الاثني عشر شهرًا المحددة يقل عن ثلث العدد الإجمالي للأطراف المتعاقدة، يقوم الأمين العام في هذه الحالة بإخطار جميع الأطراف المتعاقدة بأن التعديل سيدخل حيز النفاذ بعد ستة أشهر من انتهاء فترة الاثني عشر شهرًا المشار إليها في الفقرة السابقة، لجميع الأطراف المتعاقدة باستثناء الأطراف التي رفضت التعديل خلال الفترة المحددة أو طلبت عقد مؤتمر للنظر فيه.

(ب) ويجوز لأي طرف متعاقد قام خلال الاثني عشر شهرًا المذكورة برفض تعديل مقترح أو طالب بعقد مؤتمر للنظر فيه، أن يقوم في أي وقت بعد انتهاء المدة المذكورة بإبلاغ الأمين العام بأنه يقبل التعديل، ويبلغ الأمين العام هذا الإخطار إلى جميع الأطراف المتعاقدة الأخرى. ويدخل التعديل حيز النفاذ، بالنسبة للأطراف المتعاقدة التي أخطرت بقبولها، بعد ستة أشهر من استلام الأمين العام لإخطارها "

راجع نص التعديل المقترح والمذكرة التفسيرية المقدمة من حكومات بلجيكا، فرنسا، لوكسمبورج، البرتغال، الاتحاد الروسي، السويد، وسويسرا باللغة الإنجليزية على الموقع الإلكتروني للجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة على الرابط التالي

<https://unece.org/sites/default/files/2021-01/ECE-TRANS-WP.1-173-Add1e.pdf>

^(١٣٥) ويجري نص هاتان الفقرتان باللغة الإنجليزية على النحو التالي:

وفيما يتعلق بشرط وجود السائق الذي تطلبته المادة ٨ لكل مركبة متحركة فقد نصت المادة ٣٤ مكرر وفقا لتعديلها على أن "في القيادة الذاتية Automated driving:

يُعتبر شرط وجود سائق في كل مركبة متحركة أو مجموعة مركبات مُستوفى عند استخدام المركبة لنظام القيادة الذاتية الذي يتوافق مع:
(أ) اللوائح الفنية المحلية، وأي نظام قانوني دولي معمول به، فيما يتعلق بالمركبات ذات العجلات والمعدات والأجزاء التي يمكن تركيبها و/أو استخدامها على المركبات ذات العجلات.

(ب) التشريعات المحلية التي تحكم التشغيل.
ينحصر أثر هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الذي تُطبق فيه اللوائح الفنية المحلية والتشريعات ذات الصلة التي تحكم التشغيل" (١٣٦).

"Two new definitions "ab" and "ac" are added, to read: article 1

Definitions: (ab) "Automated driving system" refers to a vehicle system that uses both hardware and software to exercise dynamic control of a vehicle on a sustained basis.

(ac) "Dynamic control" refers to carrying out all the real-time operational and tactical functions required to move the vehicle. This includes controlling the vehicle's lateral and longitudinal motion, monitoring the road, responding to events in the road traffic, and planning and signalling for manoeuvres"

(١٣٦) ويجري نصها على النحو التالي:

"A new article "Article 34 bis" is added, to read: article 34 bis

Automated driving:

The requirement that every moving vehicle or combination of vehicles shall have a driver is deemed to be satisfied while the vehicle is using an automated driving system which complies with:

- domestic technical regulations, and any applicable international legal instrument, concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles, and
- domestic legislation governing operation.

The effect of this Article is limited to the territory of the Contracting Party where the relevant domestic technical regulations and legislation governing operation apply"

وبذلك أصبحت أحكام اتفاقية فيينا بشأن السير على الطرق تطبق على المركبات ذاتية القيادة، إذا كانت القوانين واللوائح الوطنية المطبقة داخل الدولة الطرف في الاتفاقية تسمح بتشغيلها واستخدامها على إقليمها. ونظراً لعدم تنظيم المشرع المصري لهذه المركبات فإننا نرى تطبيق أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمركبات ذاتية القيادة على الإقليم المصري باعتبار أن جمهورية مصر العربية دولة طرف في الاتفاقية وفقاً لقرار رئيس الجمهورية رقم ٣٢٩ لسنة ٢٠٢٣م إذا سمحت القوانين المصرية بتشغيل تلك المركبات على الإقليم المصري.

المطلب الثاني

قواعد التنازع الواردة في الاتفاقيات الدولية والتنظيم الأوروبي (روما ٢)

تحدد اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ القانون واجب التطبيق على حوادث المرور، كما تحدد اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات، وهو يمكن تطبيقه على مسؤولية الشركة المصنعة للمركبات ذاتية القيادة باعتبارها منتجاً، كما يمكن تحديد القانون واجب التطبيق على أضرار حوادث المركبات ذاتية القيادة بموجب قواعد التنازع الواردة في تنظيم روما (٢) بشأن القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية بين دول الاتحاد الأوروبي، ونتولى بيان قواعد التنازع الواردة في اتفاقيتي لاهاي وتنظيم روما (٢) والعلاقة بينهم على النحو التالي:

أولاً: اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١م بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على

حوادث المرور **Hague convention on the Law Applicable to Traffic Accidents**

أبرمت اتفاقية لاهاي بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المرور في ٤ مايو ١٩٧١م ويبلغ عدد الدول الأعضاء فيها ٢١ دولة حتى مايو ٢٠٢٥م منها ١٤ دولة عضو في الاتحاد الأوروبي^(١٣٧) وتهدف الاتفاقية وفقاً لنص المادة ١/١

^(١٣٧) راجع الدول الأطراف في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ على الموقع الرسمي لمؤتمر لاهاي

للقانون الدولي الخاص عبر الرابط:

<https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=81>

منها إلى وضع أحكام مشتركة بشأن القانون واجب التطبيق على المسؤولية المدنية غير التعاقدية الناشئة عن حوادث المرور.

ووفقاً لمبدأ التطبيق الشامل فإن محاكم الدول الأطراف تلتزم بتطبيق أحكام الاتفاقية لتحديد القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن حادث مرور ذات طابع دولي حتى ولو أشارت أحكام الاتفاقية إلى تطبيق قانون دولة غير متعاقدة^(١٣٨) وفقاً لما نصت عليه المادة ١١ من الاتفاقية التي تقرر "تُطبَّق المواد من ١ إلى ١٠ من هذه الاتفاقية بشكل مستقل عن أي شرطٍ للمعاملة بالمثل، وتُطبَّق أحكام الاتفاقية، حتى لو لم يكن القانون واجب التطبيق قانون دولة متعاقدة"^(١٣٩).

وبالتالي فإن نطاق تطبيق الاتفاقية يتسم بالعالمية حيث تطبق أحكام الاتفاقية حتى ولو أدت إلى تطبيق قانون دولة غير متعاقدة دون العكس فلا تتطلب شرط المعاملة بالمثل ولتوضيح ذلك نفترض أن الحادث المروري وقع في مصر وكان المضرور فرنسي الجنسية فإذا رفعت الدعوى أمام المحكمة الفرنسية استناداً إلى جنسية المدعي المضرور (م ١٤ مدني فرنسي) وفرنسا دولة متعاقدة فإن القاضي الفرنسي يلتزم بتطبيق أحكام الاتفاقية التي تحدد قانون دولة محل وقوع الحادث وهو القانون المصري (ومصر دولة غير متعاقدة) ومن ثم يطبق القاضي الفرنسي القانون المصري وفقاً لأحكام الاتفاقية على الرغم من عدم تطبيق المحاكم المصرية لأحكام الاتفاقية إذا كان النزاع معروضاً على القاضي المصري لأن مصر دولة ليست طرفاً في الاتفاقية.

يتبين من ذلك أن قواعد التنازع الواردة في الاتفاقية هي قواعد ثنائية أو مزدوجة الجانب، قد تشير إلى تطبيق قانون دولة طرف في الاتفاقية، كما قد تشير إلى

(138) jan de bruyne and cedric vanleenhove: The rise of self-driving cars- is the private international law framework for non-contractual obligations posing a bump in the road?, IALS Student Law Review (ISLR), 2018, volume 5, issue.1, p: 23

(139) راجع نصوص الاتفاقية منشورة باللغة الإنجليزية على الموقع الرسمي لمؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص عبر الرابط:

<https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=81>

تطبيق قانون دولة ليست طرفاً، وفي الحالتين يتعين تطبيق القانون المحدد بواسطة قاعدة التنازع الواردة في الاتفاقية.

وحيث إن الاتفاقية تطبق بشأن حوادث المرور فكان لازماً أن تحدد المقصود بحدوث المرور الذي تطبق عليه، لذلك نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى على أنه "لأغراض هذه الاتفاقية، يقصد بحدوث المرور الحادث الذي يشمل مركبة واحدة أو أكثر، سواء كانت آلية أو غير آلية، ويرتبط بحركة المرور على الطريق العام، أو في الأراضي المفتوحة للجمهور أو في الأراضي الخاصة التي يحق لأشخاص معينين الوصول إليها".

ورغم أهمية مفهوم الحادث في تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية^(١٤٠) فإن واضعي الاتفاقية لم يحددوا المقصود بحدوث المرور في المادة السابقة فهي عرفت مجهولاً بمجهول، إذا عرفت حادث المرور بأنه الحادث الذي يشمل مركبة أو أكثر، لذلك ذهب بعض الفقه إلى تعريف حادث المرور بأنه "حدث خارجي مفاجئ يشمل مركبة أو أكثر ويؤدي إلى إصابة الأشخاص أو تلف الممتلكات"^(١٤١).

^(١٤٠) يستبعد من نطاق تطبيق الاتفاقية ما قرره المادة ٢ منه التي تنص على أنه "لا تنطبق هذه الاتفاقية على ما يلي: (١) مسؤولية مصنعي أو بائعي أو مصلحي المركبات. (٢) مسؤولية المالك، أو أي شخص آخر، عن صيانة طريق مفتوح لحركة المرور أو عن سلامة مستخدميه. (٣) المسؤولية التبعية، باستثناء مسؤولية مالك المركبة، أو الموكل، أو الربان. (٤) دعاوى الرجوع بين الأشخاص المسؤولين. (٥) دعاوى الرجوع والحلول فيما يتعلق بشركات التأمين. (٦) الدعاوى الأصلية ودعاوى الرجوع من قبل أو ضد مؤسسات التأمين الاجتماعي، وغيرها من المؤسسات المماثلة، وصناديق ضمان السيارات العامة، وأي إعفاء من المسؤولية ينص عليه القانون الذي يحكم هذه المؤسسات"

⁽¹⁴¹⁾ Marek Swierczynski and Łukasz Żarnowiec: Law applicable to liability for damage caused by traffic accidents involving autonomous vehicles, masaryk university journal of law and technology, vol:14, no:2, 2020, p: 182

"It may be understood as a sudden external event involving one or more vehicles and leading to personal injury or damage to property"

ومن الافتراضات الأساسية التي تقوم عليها الاتفاقية مسألة وجود سائق للمركبة، وهو ما لا يتلاءم مع المركبات ذاتية القيادة التي تعمل بذاتية من خلال برنامج الذكاء الاصطناعي دون وجود سائق^(١٤٢) لذلك يقرر بعض الفقه ضرورة تعديل أحكام الاتفاقية على نحو يجعلها متوافقة مع المستجدات التكنولوجية الحديثة والثورة الصناعية الرابعة^(١٤٣).

القاعدة العامة في الاتفاقية

نصت المادة ٣ من الاتفاقية على القاعدة العامة بشأن القانون واجب التطبيق على حوادث المرور بنصها على أن "القانون واجب التطبيق هو القانون الداخلي للدولة التي وقع فيها الحادث" وتتفق القاعدة العامة التي نصت عليها الاتفاقية مع القاعدة العامة المقررة في غالبية النظم القانونية التي تقرر خضوع دعوى المسؤولية التقصيرية للقانون المحلي أي مكان وقوع الفعل الضار وهي قاعدة تتميز بالوضوح وسهولة التطبيق^(١٤٤) ورغم ذلك فقد أوردت الاتفاقية استثناء من القاعدة العامة في بعض الحالات التي يوجد فيها قانون آخر أكثر صلة بالنزاع.

الاستثناء الوارد على القاعدة العامة

استثناء من تطبيق قانون دولة مكان وقوع الحادث نصت المادة ٤ من الاتفاقية على تطبيق القانون الداخلي لدولة تسجيل المركبة في الأحوال الآتية: (أ) إذا كان

^(١٤٢) نصت المادة ٤/أ من الاتفاقية على أن "مع مراعاة المادة ٥، تُستثنى من أحكام المادة ٣ الاستثناءات التالية: (أ) إذا كانت مركبة واحدة فقط متسببة في الحادث ومسجلة في دولة غير الدولة التي وقع فيها الحادث، يُطبق القانون الداخلي لدولة التسجيل لتحديد المسؤولية تجاه السائق أو المالك أو أي شخص آخر يتحكم في المركبة أو له مصلحة فيها، بغض النظر عن محل إقامته المعتاد"

^(١٤٣) Joshua Godwin Kyeremateng: The Law Applicable to Liability Arising from the Use of Self-driving Cars in the Wake of the Fourth Industrial Revolution: A Global Comparative Analysis, Dissertation or Thesis, University of Johannesburg (South Africa), 2020, p:16

"A fundamental assumption in the Convention is that there is "a driver" In the era of autonomous vehicles fully powered by computer programs, it is expected that the international instrument will be amended to reflect the current global trend in technology"

^(١٤٤) Ibid, p:16

وقوع الحادث بسبب مركبة مسجلة في دولة غير الدولة التي وقع فيها الحادث. (ب) إذا كان وقوع الحادث بسبب أكثر من مركبة وكانت جميع المركبات مسجلة في نفس الدولة التي وقع فيها الحادث. (ج) إذا كان شخص أو أكثر خارج المركبة أو المركبات في مكان الحادث وكانوا السبب في وقوع الحادث، فإن أحكام البندين (أ) و(ب) لا تنطبق إلا إذا كان جميع هؤلاء الأشخاص يقيمون عادةً في دولة التسجيل. وينطبق الأمر نفسه، حتى لو كانوا أيضًا ضحايا للحادث.

يقرر بعض الفقه أن الحكمة من الاستثناء مراعاة مصلحة المضرور حيث إن شركة التأمين على المركبة غالباً ما تكون في دولة التسجيل، لذلك عندما يختلف مكان تسجيل المركبة مع مكان وقوع الحادث فالعبرة بتطبيق قانون دولة تسجيل المركبة (lex vehiculi)^(١٤٥) وكذلك إذا كان للمجني عليه الذي تواجد في مكان الحادث إقامة عادية في دولة التسجيل إذ يتطابق مكان الإقامة المعتادة مع مكان التسجيل على نحو يبرر تطبيق قانون دولة تسجيل المركبة وليس قانون مكان وقوع الحادث^(١٤٦).

وفي الأحوال السابقة التي يطبق فيها قانون دولة تسجيل المركبة إذا تبين أن المركبة غير مسجلة أو مسجلة في عدة دول فقد نصت المادة ٦ من الاتفاقية على تطبيق القانون الداخلي لدولة الوقوف المعتاد للمركبة the internal law of the State where the vehicle is habitually stationed ويطبق هذا الحل إذا لم يكن لمالك المركبة، أو الحائز، أو من يتولى حراستها والتحكم بها، أو سائقها، محل إقامة معتاد في دولة التسجيل وقت وقوع الحادث.

كما نصت المادة ٧ من الاتفاقية أنه يتعين في جميع الأحوال بصرف النظر عن القانون واجب التطبيق، ضرورة مراعاة القواعد الآمرة المتعلقة بالتحكم في حركة المرور وسلامتها والتي كانت سارية في مكان الحادث وقت وقوعه.

(145) Joshua Godwin Kyeremateng: The Law Applicable to Liability Arising from the Use of Self-driving Cars in the Wake of the Fourth Industrial Revolution ... op.cit, p:16

(١٤٦) د. أحمد محمد أمين الهواري: دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن حادثة المرور بين القانون الدولي الخاص وقانون العقوبات الدولي، مجلة الشريعة والقانون بكلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة، العدد ٤٣، ٢٠١٠ ص ٤٧

وبتطبيق ما سبق على الحوادث الناشئة عن المركبات ذاتية القيادة فإن القانون واجب التطبيق وفقاً لاتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ هو قانون الدولة التي وقع فيها الحادث وفقاً للمادة ٣ من الاتفاقية ما لم تتوافر إحدى حالات الاستثناء المقررة في المادة ٤ منها وفي هذه الحالة يطبق قانون دولة تسجيل المركبة، فإذا لم تكن مسجلة أو كانت مسجلة في أكثر من دولة، يطبق في هذه الحالة قانون دولة الوقوف المعتاد وفقاً للمادة ٦ من الاتفاقية.

ثانياً: اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات **convention on the law applicable to products liability**

أبرمت الاتفاقية في ٢ أكتوبر ١٩٧٣م ودخلت حيز التنفيذ في يناير ١٩٧٧م، ويبلغ عدد الدول الأطراف في الاتفاقية ١١ دولة منهم ٧ دول ضمن دول الاتحاد الأوروبي^(١٤٧)، وتتسم الاتفاقية بقابلية تطبيق عالمية حيث تلتزم الدول الأطراف بتطبيق أحكامها بصرف النظر عن شرط المعاملة بالمثل حيث تطبق أحكام القانون الذي تشير إليه الاتفاقية حتى ولو أشارت إلى تطبيق قانون دولة غير متعاقدة، وفقاً لما نصت المادة ١١ منها التي تنص على أن "تُطبَّق المواد السابقة بصرف النظر عن أي شرطٍ للمعاملة بالمثل، وتُطبَّق أحكام الاتفاقية حتى لو لم يكن القانون واجب التطبيق قانون دولة متعاقدة"^(١٤٨).

نطاق تطبيق الاتفاقية:

تطبق الاتفاقية بشأن المنازعات ذات الطابع الدولي المتعلقة بمسؤولية المنتجات، ومن ثم فإن اتصاف المنازعة بالطابع الدولي هو شرط أساسي بديهي مفترض لإمكانية تطبيقها على النزاع، فلا تطبق الاتفاقية على المنازعات الداخلية البحتة

^(١٤٧) راجع الدول الأطراف في الاتفاقية على الموقع الرسمي لمؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص عبر الرابط الآتي:

<https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/?cid=84>

^(١٤٨) راجع نصوص الاتفاقية على الموقع الرسمي لمؤتمر لاهاي للقانون الدولي الخاص عبر الرابط الآتي:

<https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=84>

المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار المنتجات، كما لا تتناول مسؤولية مالك المنتج أو مستخدمه ولو كان المنتج أجنبياً^(١٤٩).

وتهدف الاتفاقية إلى وضع قواعد موحدة بين الدول الأطراف بشأن القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات، إذ كما يتضح من عنوان الاتفاقية أن أحكامها تتناول المسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات وليس عيوب المنتجات، حيث تنشأ المسؤولية عن أضرار المنتجات بصرف النظر عن كونها منتجات معيبة من عدمه، إذ يبدو من غير المناسب حصر تطبيق قواعد تنازع القوانين الواردة في الاتفاقية على المسؤولية الناشئة عن المنتج المعيب فقط، فأحكام الاتفاقية لم تستخدم مصطلح "المنتج المعيب" لتطبيق أحكامها^(١٥٠) ومن ثم فلا يشترط أن يكون المنتج معيباً لتطبيق أحكام الاتفاقية، فمجرد وقوع الضرر من المنتج ولو لم يكن معيباً يكفي لتطبيق أحكام الاتفاقية، لذلك يرى الباحث أن المسؤولية عن أضرار المنتجات وفقاً لأحكام اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م أصبحت إحدى صور المسؤولية الموضوعية التي تنشأ بمجرد وقوع ضرر دون اشتراط وجود خطأ أو عيب فيكفي لقيامها إثبات أن الواقعة أو المنتج قد أدى إلى إحداث الضرر دون إثبات وجود خطأ للمسؤول (المُصنع) أو مجرد عيب في المنتج، وهو ما ينطبق على مسؤولية المنتج أو الشركة المصنعة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة باعتبارها مُنتجاً، دون اشتراط إثبات وجود عيب في تصنيع المركبة، أو عطل في برنامج الذكاء الاصطناعي المزودة به كان السبب في الحادث، حيث يكفي لقيام المسؤولية مجرد إثبات أن الأضرار التي أصابت الغير نتيجة الحادث كانت بسبب المركبة ذاتية القيادة دون إثبات وجود عيب في التصنيع أو عطل في برنامج الذكاء الاصطناعي المزودة به. بل إن المادة

(149) Willis L. M. Reese: the hague convention on the law applicable to products liability, international lawyer journal, Published by: American Bar Association, 1974, vol:8, n°: 3, p:608

(١٥٠) د. عبدالله فاضل حامد ود. روزان عمر خالد: تنازع القوانين في المسؤولية الناجمة عن المنتجات المعيبة- دراسة تحليلية مقارنة- مجلة الشريعة والقانون بكلية القانون جامعة الإمارات

العربية المتحدة، السنة ٣٦، العدد ٨٩، يناير ٢٠٢٢، ص ٣٤؛ راجع أيضاً

Marek Swierczynski and Łukasz Żarnowiec: Law applicable to liability for damage caused by traffic accidents involving autonomous vehicles... op.cit, p:186

الأولى من الاتفاقية نصت على تطبيق أحكامها المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق على مسؤولية المُصنِّعين وغيرهم من الأشخاص المُحدَّدين في المادة ٣ من الاتفاقية^(١٥١) عن الضرر الذي يُسبِّبه مُنتَج، بما في ذلك الضرر الناتج عن وصف خاطئ للمُنتَج، أو عن عدم تقديم معلومات كافية عن صفاته، أو خصائصه، أو طريقة استخدامه.

وجدير بالذكر أن إقامة المسؤولية المدنية للمُنتَج على أساس الضرر الناتج عن منتجاته فقط دون اشتراط وجود خطأ أو عيب في مُنتَجه يدفعه إلى بذل المزيد من العناية لتحقيق جودة وسلامة منتجاته، بحيث تحقق الأمان ولا يترتب على استعمالها أي ضرر حتى لا تتعقد مسؤوليته عن هذا الضرر دون تطلب وجود عيب فيها، وهي اتجاه محمود لكونه يؤدي في النهاية إلى تقليل الإصابات والأضرار المترتبة على المنتجات بسبب جودتها وإتقان صنْعها.

وقد عرفت المادة ٢/٢ من الاتفاقية المقصود بالضرر الناشئ عن المُنتَج بأنه "الإصابة أو الضرر الذي يلحق بالأشخاص أو الممتلكات، باستثناء الضرر الذي يلحق بالمُنتَج نفسه والخسارة الاقتصادية المترتبة عليه ما لم يكن مرتبطاً بأضرار أخرى.

ويلاحظ أن الاتفاقية لم تحدد المقصود بالمُنتَج إنما نصت المادة ١/١ منها على أن كلمة "المُنتَج" تشمل المنتجات الطبيعية والصناعية، سواء كانت خاماً أم مصنعة، وسواء كانت منقولة أم غير منقولة وهو ما يعكس رغبة واضعي الاتفاقية في تبني معيار واسع لمفهوم المُنتَج بحيث تغطي جميع المنتجات سواء كانت طبيعية أم صناعية، وخاماً أم مصنعة، منقولة أم غير منقولة^(١٥٢)، وهو ما يراه الباحث مطبقاً

^(١٥١) تنص المادة ٣ من الاتفاقية على أن الاتفاقية تطبق على مسؤولية الأشخاص الآتية: (١) مُصنِّع المنتج النهائي أو مُكوِّناته (٢) مُنتَج المنتج الطبيعي (٣) مُورِد المنتج (٤) الأشخاص الآخرون، بمن فيهم المُصلِّحون وأمناء المستودعات، في السلسلة التجارية لتحضير أو توزيع المنتج.

وتُطبق الاتفاقية أيضًا على مسؤولية وكلاء أو مُوظَّفي الأشخاص المذكورين أعلاه
⁽¹⁵²⁾ Willis L. M. Reese: the hague convention on the law applicable to products liability ... op.cit, p:609

على المركبات ذاتية القيادة، إذ تدخل في مفهوم كلمة المُنتَجات الصناعية المنقولة وفقاً لحكم هذه المادة.

القانون واجب التطبيق على حوادث المركبات ذاتية القيادة باعتبارها منتجاً

وفقاً لأحكام الاتفاقية:

تكتسب قواعد تنازع القوانين الواردة في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ أهمية خاصة بالنسبة لتحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المركبات ذاتية القيادة باعتبارها مُنتَجاً دون أن يتعارض ذلك مع أحكام اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ بشأن حوادث المرور لأن الاستثناء الوارد على نطاق تطبيق هذه الاتفاقية الأخيرة يستبعد تطبيقها على مسؤولية مصنعي أو بائعي أو مصلي المركبات^(١٥٣)، حيث تطبق عليهم أحكام اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ بشأن مسؤولية المنتجات^(١٥٤).

اعتمدت اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ على مجموعة من ضوابط الاسناد التي تعبر عن الصلة الوثيقة بين النزاع والقانون واجب التطبيق وتحقيق الأمان واليقين القانوني للأطراف، وقد نصت المادة ٥ من الاتفاقية على أنه "على الرغم من أحكام المادة ٤ من الاتفاقية، فإن القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات هو القانون الداخلي لدولة الإقامة المعتادة للشخص الذي لحقه ضرر، إذا كانت هذه الدولة هي أيضاً: (أ) مكان العمل الرئيسي للشخص الذي يُدعى مسؤوليته، أو (ب) المكان الذي تسلم فيه المضرور المنتج".

وتنص المادة ٤ من الاتفاقية على أن "القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات هو القانون الداخلي للدولة التي وقع فيها الضرر، إذا كانت تلك الدولة هي أيضاً: (أ) دولة مكان الإقامة المعتادة للمضرور، أو (ب) دولة مكان العمل الرئيسي للشخص الذي يُدعى مسؤوليته، أو (ج) دولة المكان الذي حصل فيه المضرور على المنتج".

^(١٥٣) المادة ٢ (١) من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ بشأن حوادث المرور.

^(١٥٤) Marek Swierczynski and Łukasz Żarnowiec: Law applicable to liability for damage caused by traffic accidents involving autonomous vehicles... op.cit, p:183

يتبين من النصين السابقين أن القانون واجب التطبيق على الأضرار الناشئة عن المنتجات حسب الاتفاقية هو أحد القوانين التي نصت عليهم الاتفاقية بالترتيب التالي:

أولاً: تطبيق قانون محل الإقامة المعتادة للمضرور

نصت الاتفاقية على تطبيق قانون دولة محل الإقامة المعتادة للمضرور بالأولوية على تطبيق أي قانون آخر نصت عليه الاتفاقية، إذا توافرت الشروط الآتية:

الشرط الأول: أن يكون قانون دولة محل إقامة المضرور هو أيضاً قانون دولة مكان العمل الرئيسي للشخص المسؤول عن الضرر أو قانون الدولة التي حصل فيها المضرور على المنتج الذي تسبب في الضرر وفقاً لنص المادة ٥ من الاتفاقية، أو أن يكون هذا القانون هو أيضاً قانون الدولة التي تحقق فيها الضرر وفقاً لنص المادة ٤ من الاتفاقية.

إذا كانت دولة الإقامة المعتادة للمضرور هي ذات دولة العمل الرئيسي للشخص المسؤول عن الضرر الناشئ عن المنتج أي دولة إقامته، في هذا الفرض يطبق قانون الإقامة المشتركة لكل من المسؤول والمضرور، وعند اختلاف محل إقامة كل منهما يطبق قانون دولة محل إقامة المضرور إذا حصول المضرور عن المنتج، في الدولة التي يقيم فيها، كما يطبق قانون الإقامة المعتاد للمضرور إذا تتطابق محل وقوع الضرر مع محل الإقامة المعتاد له وهذا هو الغالب إذ يتحقق الضرر في مكان الإقامة المعتاد للمضرور على نحو يؤدي إلى أولوية تطبيق قانون هذا المكان^(١٥٥).

الشرط الثاني: أن يتوقع المسؤول عن الضرر بشكل معقول إمكانية توفير منتجاته في دولة إقامة المضرور وبذلك يتحقق نوعاً من التوازن بين مصلحة المضرور في تطبيق قانون دولة محل إقامته ومراعاة مصلحة المسؤول عن الضرر

(155) Samuel Fulli-Lemaire: Affaire PIP: quelques réflexions sur les aspects de droit international privé, Revue internationale de droit économique, 2015, p:107

Où il décide que: "Si le lieu où se produit le «fait dommageable» est bien le lieu de matérialisation du dommage, la loi correspondante sera désignée en vertu de l'article 4 a) si elle est aussi la loi de «l'État de la résidence habituelle de la personne directement lésée», ce qui encore une fois devrait le plus souvent être le cas".

في حماية التوقع المشروع بتطبيق قانون المكان الذي تسوق وتتداول فيه منتجاته^(١٥٦)، حيث نصت المادة ٧ من الاتفاقية على عدم تطبيق قانون دولة محل إقامة المضرور إذا ثبت المسؤول عن الضرر (الشركة المصنعة) أنه لم يكن بإمكانه أن يتوقع بناء على أسباب معقولة، وجود منتجاته الخاصة دولة إقامة المضرور. تجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية لم تحدد المقصود بمحل الإقامة المعتادة ورغم ذلك يقرر بعض الفقه أن اتفاقيات لاهاي تستعمل هذا المصطلح كبديل لفكرة الموطن ولذلك يجب أن ينصرف مفهوم الإقامة المعتادة وفقاً للاتفاقية إلى مفهوم الموطن^(١٥٧) ويرجع في شأن تحديد المقصود بالموطن إلى القانون الوطني للمحكمة المختصة بنظر النزاع باعتبارها مسألة تكييف تخضع لقانون القاضي، وعلى ذلك فإن الإقامة المعتادة للمضرور يقصد بها المكان الذي يقيم فيه الشخص الطبيعي بصفة معتادة على سبيل الدوام والاستقرار^(١٥٨) ويتحدد بالمكان الذي يوجد فيه مركز الإدارة الرئيسي بالنسبة للشخص الاعتباري أو المكان الذي يباشر فيه نشاطه إذا كان له فرع فيه^(١٥٩).

ويبرر تطبيق قانون دولة محل إقامة المضرور بأنه أوثق صلة بالنزاع باعتباره هو ذاته قانون الدولة التي يباشر فيها المسؤول عن الضرر (الشركة المصنعة) نشاطه المهني أو المكان الذي حصل فيه المضرور على المنتج، حيث يقرر البعض أن الهدف المنشود في الاتفاقية هو حماية المضرور في مواجهة المنتجات التي تصل إليه في موطنه أو محل إقامته^(١٦٠) كما أنه قد يكون هو مكان تحقق الضرر.

^(١٥٦) د. عبدالله فاضل حامد ود. روزان عمر خالد: تنازع القوانين في المسؤولية الناجمة عن المنتجات المعيبة... مرجع سابق، ص ٥٩

^(١٥٧) Willis L. M. Reese: the hague convention on the law applicable to products liability ... op.cit, p:610

^(١٥٨) د. خالد عبدالفتاح محمد خليل: المسؤولية عن عمل المنتجات والتعويض عن الضرر في القانون الدولي الخاص - دراسة مقارنة - دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٦، ص ٥٦ وبصفة خاصة ص ٧٢

^(١٥٩) راجع نص المادة ٢٣ من تنظيم روما ٢ رقم ٢٠٠٧/٨٦٤ بالنسبة للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

^(١٦٠) د. خالد عبدالفتاح محمد خليل: المسؤولية عن عمل المنتجات... مرجع سابق، ص ٣٣

ثانياً: تطبيق قانون الدولة التي وقع فيها الضرر

إذا كانت دولة الإقامة المعتادة للمضرور هي ذات الدولة التي وقع فيها الضرر فهو قرينة قوية على الصلة الوثيقة بين النزاع وقانون هذه الدولة على نحو يبرر تفضيل تطبيق قانون هذا المكان بحسبانه قانون الإقامة المعتاد للمضرور ومكان وقوع الضرر في ذات الوقت وهذا هو الغالب وبالتالي تركيز العلاقة القانونية في قانون هذا المكان^(١٦١)، ولكن عند الاختلاف فإذا لم تتوافر شروط تطبيق قانون الإقامة المعتاد للمضرور فيطبق قانون محل وقوع الضرر إذا توافرت بشأنه الشروط الآتية:

الشرط الأول: إذا كان مكان وقوع الضرر هو ذاته مكان العمل الرئيسي للشخص المسؤول عن الضرر أو المكان الذي حصل فيها المضرور على المنتج الذي تسبب في الضرر

الشرط الثاني: أن يتوقع المسؤول عن الضرر بناء على أسباب معقولة، وجود منتجاته الخاصة في دولة مكان وقوع الضرر.

ثالثاً: تطبيق قانون دولة محل إقامة الشخص المسؤول عن الضرر

كما نصت المادة ٦ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م على أنه "إذا لم ينطبق أي من القوانين المنصوص عليها في المادتين ٤ و ٥، فإن القانون واجب التطبيق هو القانون الداخلي للدولة التي يوجد بها المركز الرئيسي للأعمال للشخص الذي يدعى المسؤولية مالم يتمسك المضرور بتطبيق قانون الدولة التي وقع الضرر على إقليمها" **شروط تطبيق قانون محل إقامة الشخص المسؤول عن أضرار المنتجات وفقاً للاتفاقية**

الشرط الأول: عدم توافر شروط تطبيق قانون دولة محل الإقامة المعتاد للمضرور وفقاً للمادة ٥ من الاتفاقية وعدم توافر تطبيق قانون دولة محل وقوع الضرر وفقاً للمادة ٤ من الاتفاقية:

يتبين من نص المادة ٦ السابق، أنه في حالة انتفاء فرضيات تطبيق قانون دولة الإقامة المعتادة للمضرور وتطبيق قانون مكان وقوع الضرر فإن القانون واجب

(161) Samuel Fulli-Lemaire: Affaire PIP: quelques réflexions sur les aspects de droit international privé ... op.cit, p:107

التطبيق على الأضرار الناشئة عن المنتجات هو قانون دولة إقامة الشخص المسؤول عن الضرر^(١٦٢)، وحيث إن الغالب أن الشخص المسؤول عن أضرار المنتجات هو شخص اعتباري عبارة عن شركة أو مصنع يمتن إنتاج السلع والمنتجات فيطبق قانون دولة المقر الرئيسي للأعمال التي يباشرها هذا الشخص، باعتباره قانون دولة محل إقامته المعتادة.

مع ملاحظة أنه قد يطبق قانون دولة محل إقامة الشخص الذي يدعى مسؤوليته عن أضرار المنتجات وفقا لنص المادتين ٤ و ٥ من اتفاقية لاهاي ١٩٧٣م، حيث إن القانون واجب التطبيق على الأضرار الناشئة عن المنتجات هو قانون دولة محل إقامة المسؤول عن الضرر (الشركة المصنعة) إذا كان هذا القانون هو قانون دولة محل الإقامة المعتاد للمضرور، وفي هذا الفرض يطبق قانون محل الإقامة المشتركة لكل من المسؤول والمضرور، كما يطبق قانون دولة محل إقامة المسؤول عن الضرر إذا كانت دولة محل إقامة المسؤول هي ذات الدولة التي تحقق فيها الضرر^(١٦٣).

الشرط الثاني: عدم تمسك المضرور بتطبيق قانون محل وقوع الضرر (القانون المحلي)

يقرر بعض الفقه أن اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ تعامل كل من المدعي والمدعى عليه بعدالة وإنصاف وتراعي الموازنة بين مصلحة كل منهما، فإذا نصت المادة ٥ منها على تطبيق قانون محل الإقامة المعتادة للمضرور، فإن المادة ٦ منها قررت تطبيق قانون المقر الرئيسي للشخص المسؤول إذا لم يتمسك المضرور بتطبيق قانون دولة مكان وقوع الضرر^(١٦٤).

وبيان ذلك أن المادة ٦ من الاتفاقية حينما أتاحت للمضرور الخيار بين التمسك بتطبيق قانون محل وقوع الضرر أو ترك الأمر لتطبيق قانون مركز الإدارة الرئيسي

^(١٦٢) د. عبدالله فاضل حامد ود. روزان عمر خالد: تنازع القوانين في المسؤولية الناجمة عن المنتجات المعيبة... مرجع سابق، ص ٥٩

^(١٦٣) د. خالد عبدالفتاح محمد خليل: المسؤولية عن عمل المنتجات... مرجع سابق، ص ٧٧
^(١٦٤) Willis L. M. Reese: the Hague convention on the law applicable to products liability ... op.cit, p:610

للشخص المسؤول، فإنها بذلك تجنب المضرور الخضوع الإجباري لمقر العمل الرئيسي للشخص المسؤول^(١٦٥)، على أن مراعاة مصلحة المسؤول (المدعى عليه) اقتضت عدم إخضاعه لتطبيق قانون غير متوقع، إذ نصت المادة ٧ من الاتفاقية على أنه "لا ينطبق قانون دولة وقع الضرر أو قانون دولة الإقامة المعتادة للمضرور بموجب المواد ٤ و ٥ و ٦ إذا أثبت الشخص الذي يدعى مسؤوليته أنه لم يكن بإمكانه أن يتوقع بشكل معقول أن المنتج أو منتجاته الخاصة من نفس النوع سوف تكون متاحة في تلك الدولة من خلال القنوات التجارية"

ولذلك إذا كان المدعى يتمتع بحق الخيار بين قانون محل إقامة المسؤول (مقر عمله الرئيسي) وبين قانون مكان وقوع الضرر، فإنه لا يجوز تطبيق هذا القانون الأخير إذا أثبت "المدعى عليه" عدم إمكانية التوقع المعقول بمكان وقوع الضرر، وفي هذه الحالة يطبق قانون محل إقامة المسؤول^(١٦٦)، فالمادة (٧) من الاتفاقية لا تهدف إلى إعفاء المنتج (الشركة المصنعة) من المسؤولية، بل إلى تمكينه من الاستفادة من تطبيق قانون دولة محل إقامته أو مركز نشاطه الرئيسي على دعوى المسؤولية^(١٦٧).

وبإعمال ما سبق بشأن دعوى المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة باعتباره منتجاً فإن القانون واجب التطبيق على الأضرار التي تسببها هذه المركبات وفقاً لاتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ هو قانون دولة الإقامة المعتاد للمضرور إذا كانت دولة الإقامة هي ذات الدولة التي تحقق فيها الضرر وهذا هو الغالب، فإذا اختلفا يطبق قانون دولة محل إقامة المضرور إذا كانت دولة الإقامة هي ذات الدولة التي تباشر فيها الشركة المصنعة للمركبة نشاطها الرئيسي، حيث يطبق قانون محل الإقامة المشتركة في هذه الحالة.

(165) Yvon loussouarn, La convention de la Haye sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits, Journal du Droit international (Clunet), 1974, vol:101, p: 41-42

(166) Willis L. M. Reese: the hague convention on the law applicable to products liability ... op.cit, p:610

(167) Joshua Godwin Kyeremateng: The Law Applicable to Liability Arising from the Use of Self-driving Cars in the Wake of the Fourth Industrial Revolution ... op.cit, p:18

فإذا اختلف مكان الإقامة المعتاد للمضرور عن مكان العمل الرئيسي للشركة المصنعة طبق قانون دولة مكان تحقق الضرر إذا كانت هذه الدولة هي مكان العمل الرئيسي للشركة المصنعة، فإذا اختلفا طبق قانون مكان العمل الرئيسي للشركة المصنعة، ما لم يتمسك المضرور بتطبيق قانون الدولة التي وقع الضرر على إقليمها، على أنه يجب في كل الأحوال أن يتوقع المسؤول عن الضرر بناء على أسباب معقولة، وجود منتجاته الخاصة في دولة مكان وقوع الضرر.

ثالثاً: تنظيم (روما ٢) رقم ٢٠٠٧/٨٦٤ بشأن القانون واجب التطبيق على

الالتزامات غير التعاقدية Regulation of (Rome II) on the law applicable to non-contractual obligations

وضع تنظيم روما (٢) الصادر عن البرلمان والمجلس الأوروبيين في ١١ يوليو ٢٠٠٧ قواعد موحدة بشأن القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية فيما بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي عدا دولة الدنمارك التي لم تنضم إلى التنظيم حتى الآن، وقد دخل التنظيم حيز النفاذ في ١١ يناير ٢٠٠٩^(١٦٨) ويتسم بطابعه العالمي إذ نصت المادة ٣ منه على أن "يُطبق أي قانون يحدده التنظيم سواء كان قانون دولة عضو أم لا"، ومن ثم فلم يحصر التنظيم نطاق تطبيقه على الحالات التي يكون فيها القانون واجب التطبيق هو قانون إحدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بل يجب على محكمة الدولة العضو أن تطبق القانون الذي تشير إليه قواعد التنازع الواردة في التنظيم حتى ولو أشارت إلى تطبيق قانون دولة ليست عضو، وهو ما يكفل فعالية التنظيم، ويضمن له أوسع قدر من فرص التطبيق^(١٦٩). وكما يتضح من عنوان التنظيم فإنه يتناول تحديد القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية في المسائل المدنية والتجارية^(١٧٠)، ويتميز التنظيم أنه لم

^(١٦٨) انظر المادة ٣٢ من تنظيم روما (٢)

^(١٦٩) د. محمد الروبي: تنازع القوانين في مجال الالتزامات غير التعاقدية- دراسة تأصيلية تحليلية مقارنة وفقاً لمشروع التنظيم الأوروبي (روما ٢)، دار النهضة العربية، ط الثانية، ٢٠١٣، ص ٥٠

^(١٧٠) انظر المادة ١/١ من التنظيم، كما نصت الفقرة الثانية من ذات المادة على الحالات المستثناة من تطبيق التنظيم إذ نصت على أن "تُستثنى من نطاق هذه اللائحة ما يلي: (أ) الالتزامات

يُخضع جميع العلاقات الناشئة عن الالتزامات غير التعاقدية لقاعدة إسناد موحدة إنما راعى التنظيم أن من الأفضل لتحقيق اليقين القانوني والعدالة إخضاع بعض تطبيقات الالتزامات غير التعاقدية لقاعدة إسناد خاصة تتناسب معها^(١٧١)، فنص على قاعدة الإسناد العامة للالتزامات غير التعاقدية في المادة ٤ ثم وضع قواعد إسناد خاصة بالنسبة لبعض صور الالتزامات غير التعاقدية في المواد من ٥ إلى ١٤^(١٧٢) وفيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة نتناول مدى إمكانية تطبيق القاعدة العامة في تنظيم روما (٢) عليها، كما نتناول تطبيق قاعدة الإسناد

غير التعاقدية الناشئة عن العلاقات الأسرية بما في ذلك التزامات النفقة. (ب) الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن أنظمة الملكية الزوجية، والوصايا والميراث. (ج) الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن الكمبيالات والشيكات والسندات الإذنية. (د) الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن قانون الشركات والهيئات الأخرى، فيما يتعلق بمسائل الأهلية والتسجيل والمسؤولية الشخصية للمسؤولين والأعضاء بصفتهم عن التزامات الشركة أو الهيئة. (هـ) الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن العلاقات بين المؤسسين والأمناء والمستفيدين من الترسر trust (و) الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن الأضرار النووية (ز) الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن انتهاكات الخصوصية والحقوق المتعلقة بالشخصية، بما في ذلك التشهير.

كما لا يطبق التنظيم على ولا تُطبّق، على مسائل الإيرادات أو الجمارك أو الشؤون الإدارية أو مسؤولية الدولة عن ممارسة سلطتها (أعمال السيادة)"

^(١٧١) د. أحمد محمد أمين الهواري: دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن حادثة المرور بين القانون

الدولي الخاص وقانون العقوبات الدولي... مرجع سابق، ص ٥٠

^(١٧٢) تنص الفقرة ١٤ من ديباجة التنظيم على أن "يُعد شرط اليقين القانوني وضرورة تحقيق العدالة

في كل حالة على حدة عنصرين أساسيين في مجال العدالة. وينص التنظيم على ضوابط الإسناد الأكثر مناسبة وملاءمة لتحقيق هذه الأهداف.

ولذلك، ينص التنظيم على قاعدة عامة، بالإضافة إلى قواعد خاصة، ويقرر في بعض أحكامها،

على "شرط إعفاء" يسمح بالخروج عن هذه القواعد عندما يتضح من جميع ظروف وملابسات

المنازعة أن الفعل الضار/أو الالتزام غير التعاقدية يرتبط بصلة وثيقة بدولة أخرى.

وبالتالي، يُنشىء هذا التنظيم مجموعة من القواعد تمثل إطاراً مرئياً لقواعد تنازع القوانين. كما تُمكن

المحكمة من معالجة المنازعات وفقاً لكل حالة على حدة".

الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات التي نص عليها التنظيم في المادة ٥ منه على الأضرار الناشئة عن حوادث هذه المركبات وذلك على النحو التالي:

قاعدة الإسناد العامة في تحديد القانون واجب التطبيق على الالتزام غير التعاقدي وفقاً للتنظيم: خضوع الالتزامات غير التعاقدية لقانون دولة وقوع الضرر

تنص المادة ٤ من تنظيم روما (٢) على أن "١. ما لم يُنص على خلاف ذلك في هذا التنظيم، يكون القانون واجب التطبيق على أي التزام غير تعاقدى ناشئ عن فعل تقصيري هو قانون الدولة التي وقع فيها الضرر، بغض النظر عن الدولة التي وقع فيها الفعل المسبب للضرر، وبغض النظر عن الدولة أو الدول التي وقعت فيها النتائج غير المباشرة لذلك الفعل.

٢. ومع ذلك، إذا كان الشخص الذي يدعى مسؤولية والمضروب يقيمان بصفة معتادة في نفس الدولة وقت وقوع الضرر، فإن القانون واجب التطبيق هو قانون هذه الدولة.

٣. إذا اتضح من جميع الظروف والملابسات أن الفعل التقصيري أو الالتزام غير التعاقدى يرتبط بصلة وثيقة وبشكل جوهري بدولة أخرى غير تلك المشار إليها في الفقرتين ١ أو ٢، يُطبق قانون تلك الدولة الأخرى. وقد تستند الصلة الأكثر وثوقاً بدولة أخرى، على وجه الخصوص، إلى وجود علاقة سابقة بين الطرفين، كوجود عقد سابق له صلة بالفعل التقصيري المعني" (١٧٣).

يتبين من النص السابق أن التنظيم حدد القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية وفق الترتيب التالي:

(١٧٣) تنص الفقرة ١٨ من ديباجة التنظيم على أن "يجب أن تكون القاعدة العامة في التنظيم هي تطبيق قانون مكان وقوع الضرر المنصوص عليه في المادة ٤ (١). وينبغي اعتبار المادة ٤ (٢) استثناءً من هذا المبدأ العام، إذ تُنشئ صلة خاصة عندما يكون محل إقامة الطرفين المعتاد في البلد نفسه. ويجب فهم المادة ٤ (٣) على أنها "شرط إعفاء" من المادتين ٤ (١) و (٢)، حين يتضح من جميع ظروف وملابسات النزاع أن الفعل الضار/ الالتزام التقصيري يرتبط بشكل واضح بدولة أخرى".

أولاً: تطبيق قانون محل الإقامة المشتركة لكل من المسؤول عن الضرر والمضرور

محل الإقامة المعتاد للشخص الطبيعي هو المكان الذي يقيم فيه الشخص عادة، فهو ينصرف إلى مفهوم الموطن وفقاً لقانون العضو، أما بالنسبة لتحديد المقصود بمحل إقامة الشخص الاعتباري فقد نصت المادة ٢٣ من التنظيم على أن "١. لأغراض هذا التنظيم، يكون محل الإقامة المعتاد للشركات والهيئات والأشخاص الاعتبارية الأخرى، هو مقر الإدارة الرئيسي.

في حال وقوع الفعل المسبب للضرر، أو نشوء الضرر، أثناء تشغيل فرع أو وكالة أو أي منشأة أخرى، يُعتبر مكان وجود الفرع أو الوكالة أو المنشأة الأخرى هو محل الإقامة المعتاد.

٢. لأغراض هذه اللائحة، يكون محل الإقامة المعتاد للشخص الطبيعي الذي يتصرف في إطار ممارسة نشاطه التجاري هو مقر عمله الرئيسي".

يتبين من الفقرة الأولى من النص السابق أن محل إقامة الشخص الاعتباري هو مكان وجود مركز الإدارة الرئيسي ومع ذلك إذا كان له فرع أو مؤسسة في دولة أخرى فإن محل إقامته يتحدد بالمكان الذي يباشر فيه الفرع أو المنشأة نشاطه فيه، أما الفقرة الثانية فتطبق بالنسبة للشخص الطبيعي الذي يصدق عليه وصف التاجر ويتصرف في إطار مباشرة نشاطه التجاري أو المهني حيث يتحدد محل إقامته بالمكان الذي يزاول نشاطه فيه^(١٧٤).

والعلة من تغليب تطبيق قانون محل الإقامة المشتركة وفقاً للتنظيم هي أن هذا المحل يعبر عن مركز الثقل في العلاقة القانونية الذي يبرر إخضاعها لأكثر القوانين وثقاً وأشدّها ارتباطاً بهذه العلاقة، كما أن تطبيق هذا القانون يتفق مع التوقعات المشروعة للأطراف ويحقق الأمان القانوني لهما باعتباره قانوناً ليس غريباً عنهما، وهو ما تتحقق معه الحكمة من قاعدة التنازع ذاتها وهي اصطفاء أكثر القوانين مناسبة وملاءمة لحكم النزاع^(١٧٥).

(١٧٤) د. خالد عبدالفتاح محمد خليل: المسؤولية عن عمل المنتجات... مرجع سابق، ص ٧٢

(١٧٥) د. محمد الروبي: تنازع القوانين في مجال الالتزامات غير التعاقدية... مرجع سابق، ص ١١٧-

ثانياً: تطبيق قانون محل وقوع الضرر *lex damni*

إذا اختلف محل إقامة المسؤول عن محل إقامة المضرور يطبق قانون محل وقوع الضرر^(١٧٦)، ويشمل الضرر وفقاً لنص المادة ١/٢ من التنظيم أي نتيجة ناشئة عن الفعل الضار، ويلاحظ أن التنظيم قد حسم مسألة تحديد القانون واجب التطبيق في حالة تفرق عناصر المسؤولية بالنص على تطبيق قانون محل تحقق الضرر بصرف النظر عن الدولة التي وقع فيها الفعل المسبب للضرر^(١٧٧).

الاستثناء الوارد على القاعدة العامة:

وفقاً لنص الفقرة الثالثة من المادة الرابعة للتنظيم إذا تبين للقاضي المختص بالفصل في النزاع من خلال ظروف وملابسات النزاع وجود قانون آخر أكثر صلة به من قانون محل وقوع الضرر أو محل الإقامة المشتركة فإن القانون واجب التطبيق هو القانون الأكثر صلة بالنزاع.

ويندرج هذا الاستثناء ضمن ما يُعرف "باستثناءات تقويم الإسناد" أو "الشروط التجنبية" التي تسعى إلى تحقيق عدالة أحكام القانون الدولي الخاص بإخضاع العلاقة لقانون الدولة الأوثق صلة بها، وهو الهدف الأساسي لقاعدة تنازع القوانين، ونظراً لأن القاضي المطروح أمامه النزاع لا يملك مسطرة يقيس بها مدى اقتراب العلاقة بالدولة التي يطبق قانونها من عدمه، فإن من شأن الاستثناء الوارد على القاعدة العامة ترك حرية واسعة للقاضي في تحديد القانون واجب التطبيق وفقاً لظروف وملابسات كل حالة على حدة، وحيث إن ذلك يؤثر على قدرة الأطراف على توقع الحلول التي يطبقها القاضي فإن الدور الذي تلعبه محكمة العدل الأوروبية من

^(١٧٦) تنص الفقرة ١٧ من ديباجة التنظيم على أن "يجب تحديد القانون واجب التطبيق بناءً على مكان وقوع الضرر، بغض النظر عن البلد أو البلدان التي قد تقع فيها العواقب غير المباشرة. وبناءً على ذلك، في حالات الإصابات الشخصية أو تلف الممتلكات، ينبغي أن يكون البلد الذي وقع فيه الضرر هو البلد الذي وقعت فيه الإصابة أو تضررت فيه الممتلكات".

^(١٧٧) jan de bruyne and cedric vanleenhove: The rise of self-driving cars- is the private international law framework for non-contractual obligations ... op.cit, p:22

القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة- "دراسة تحليلية مقارنة"
د. محمد معوض محمد إبراهيم

خلال ما تقدمه من تفسيرات موحدة لنصوص التنظيم يعمل على استعادة الأمان القانوني للأطراف الذي يتحقق بطريقة تدريجية مع مرور الزمان^(١٧٨). ويرى بعض الفقه أن تطبيق قانون محل الإقامة المشتركة للأطراف ما هو إلا تعبير عن الصلة الوثيقة بين النزاع والقانون واجب التطبيق وأنه يدخل في مفهوم الاستثناء مثله في ذلك مثل قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة للأطراف، وكذلك مكان تسجيل المركبة^(١٧٩).

ويتطبيق ما سبق على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة فإن القانون واجب التطبيق وفقاً لقاعدة الإسناد العامة الواردة في التنظيم هي تطبيق قانون محل الإقامة المشتركة للمدعي والمدعى عليه إذا اتحدا في الإقامة، وعند الاختلاف يطبق قانون محل وقوع الضرر هذا كله ما لم يتبين من الظروف وملازمات النزاع وجود قانون آخر أكثر صلة وأشد وثوقاً به فيطبق هذا القانون.

قاعدة الإسناد الخاصة بتحديد القانون واجب التطبيق على أضرار المنتجات

وفقاً للتنظيم:

وضع تنظيم روما (٢) قاعدة إسناد خاصة بشأن القانون واجب التطبيق على أضرار المنتجات، يمكن تطبيقها على الأضرار الناشئة عن الحوادث التي تسببها المركبات ذاتية القيادة بالأشخاص والممتلكات باعتبارها منتجاً، وتتص قاعدة الإسناد الخاصة بالمنتجات الواردة في المادة ٥ من التنظيم على أن "١. مع عدم الإخلال بالمادة ٤ (٢)، يكون القانون واجب التطبيق على الالتزام غير التعاقدية الناشئ عن ضرر تسبب فيه منتج هو: (أ) قانون الدولة التي يقيم فيها المضرور عادةً وقت وقوع الضرر، إذا كان المنتج تم تداوله ويُسوّق في هذه الدولة، وفي حالة عدم وجوده (ب) قانون الدولة التي تم فيه شراء المنتج، إذا كان المنتج يُسوّق في هذه الدولة، وفي حال عدم وجوده (ج) قانون الدولة التي وقع فيه الضرر، إذا كان المنتج يُسوّق في هذه الدولة.

^(١٧٨) د. أحمد محمد أمين الهواري: دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن حادثة المرور بين القانون

الدولي الخاص وقانون العقوبات الدولي... مرجع سابق، ص ٥٤

^(١٧٩) د. محمد الروبي: تنازع القوانين في مجال الالتزامات غير التعاقدية... مرجع سابق، ص ٢٧

مع ذلك، يكون القانون واجب التطبيق هو قانون الدولة التي يقيم فيه الشخص المدعى مسؤوليته عادةً إذا لم يكن بإمكانه التوقع بشكل معقول بتسويق المنتج في الدولة التي يُطبق قانونها بموجب الفقرات (أ) أو (ب) أو (ج).

٢. إذا اتضح من جميع الظروف والملابسات أن الفعل التقصيري أو الالتزام غير التعاقدية يرتبط بصلة وثيقة وبشكل جوهري بدولة أخرى غير تلك المشار إليها في الفقرة ١، يُطبق قانون تلك الدولة الأخرى. وتستند الصلة الأكثر وثوقاً بدولة أخرى، على وجه الخصوص، إلى وجود علاقة سابقة بين الطرفين، كوجود عقد سابق له صلة بالفعل التقصيري المعني^(١٨٠).

لم يستعمل تنظيم روما (٢) مصطلح "المنتج المعيب" لذلك فإن المادة ٥ سألقة الذكر تطبق لتحديد القانون واجب التطبيق على الأضرار الناشئة عن المنتجات بصرف النظر عما إذا كان المنتج معيباً من عدمه، وهو ما يسمح بتطبيقها على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة دون الحاجة إلى إثبات وجود العيب الفني بالمركبة^(١٨١).

ويلاحظ أن القانون المحدد في البنود الفرعية (أ) و(ب) و(ج) من الفقرة الأولى قد اشترط التنظيم لإمكانية تطبيقه أن يُسوق المنتج في الدولة التي يطبق قانونها، غير أن التنظيم لم يحدد مفهوم التسوق، وقد فسرت محكمة العدل الأوروبية معنى "التسويق" الوارد في المادة ١١ من توجيه مسؤولية المنتج رقم ٨٥/٣٧٤ في قضية

^(١٨٠) تنص الفقرة ٢٠ من ديباجة التنظيم على أن "يجب أن تُحقق قاعدة تنازع القوانين في مسائل مسؤولية المنتج أهداف التوزيع العادل للمخاطر الكامنة في مجتمع التكنولوجيا المتقدمة الحديث، وحماية صحة المستهلكين، وتحفيز الابتكار، وضمان منافسة عادلة، وتسهيل التجارة. ويُعد إنشاء نظام تسلسلي لضوابط الإسناد، إلى جانب بند إمكانية التوقع، حلاً متوازناً لتحقيق هذه الأهداف.

العنصر الأول الذي يجب مراعاته هو قانون الدولة التي يقيم فيها المضرور عادةً وقت وقوع الضرر، إذا كان المنتج يُسوق فيها. وتُفعل عناصر النظام التسلسلي الأخرى إذا لم يكن المنتج

يُسوق في تلك الدولة، مع مراعاة المادة ٤(٢) واحتمال وجود صلة أوثق واضحة بدولة أخرى"

⁽¹⁸¹⁾ Marek Swierczynski and Łukasz Żarnowiec: Law applicable to liability for damage caused by traffic accidents involving autonomous vehicles ... op.cit, p:187

ديكلان أوبرن ضد سانوفي باستور Declan O'Byrne v Sanofi Pasteur، ١١٥، بأنه "... يعني طرح المنتج للتداول عند إخراجه من عملية التصنيع التي يديرها المنتج ودخوله في عملية تسويق بالشكل الذي يُعرض به على الجمهور للاستخدام أو الاستهلاك" ومن ثم فإن التسوق يعني طرح على الجمهور للاستخدام أو الاستهلاك، وأنه ليس من الضروري أن يقوم به المدعى عليه بنفسه^(١٨٢).

وقد عرف التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٢٤/٢٨٥٣ بشأن المسؤولية عن المنتجات المعيبة، الذي حل محل توجيه ٨٥/٣٧٤ في المادة ٨٧/٤ منه المقصود بمصطلح "الإتاحة في السوق" يعني أي توريد لمنتج للتوزيع أو الاستهلاك أو الاستخدام في سوق الاتحاد في سياق نشاط تجاري، سواءً بمقابل أو مجاناً، وأن "الطرح في السوق" يعني أول طرح لمنتج في سوق الاتحاد^(١٨٣).

وبإعمال هذا النص على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة باعتبارها منتجا، فإن القانون واجب التطبيق عليها وفقاً لما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة (٥) من تنظيم روما (٢) التي وضعت قاعدة عامة اتبع فيها تسلسل في شأن تحديد القانون واجب على أضرار المنتجات حيث يتحدد القانون واجب التطبيق وفقاً للترتيب التالي:

أولاً: تطبيق قانون محل الإقامة المشتركة لكل من المنتج المسؤول (الشركة المصنعة) والمضروب باعتباره القانون الأكثر صلة بالنزاع والذي يتفق مع التوقع المشروع للأطراف
ثانياً: تطبيق قانون محل الإقامة المعتاد للمضروب في حالة اختلاف محل إقامته مع محل إقامة المسؤول عن الضرر، بشرط أن يكون المنتج قد تم تداوله وتسويقه في دولة إقامة المضروب.

(182) Samuel Fulli-Lemaire: Affaire PIP: quelques réflexions sur les aspects de droit international privé ... op.cit, p:110; aussi Joshua Godwin Kyeremateng: The law applicable to liability arising from the use of selfdriving cars in the wake of the Fourth Industrial Revolution ... op.cit, p:21

(183) راجع نصوص التوجيه رقم ٢٠٢٤/٢٨٥٣ بشأن المسؤولية عن المنتجات المعيبة عبر الرابط: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/2853/oj/eng>

ثالثاً: تطبيق قانون الدولة شراء المُنتَج، بشرط أن يكون المُنتَج قد تم تداوله وتسويقه في هذه الدولة.

رابعاً: تطبيق قانون الدولة التي وقع فيها الضرر، بشرط أن يكون المُنتَج قد تم تداوله وتسويقه في هذه الدولة.

ولتحقيق الموازنة بين الأطراف نص التنظيم على أن القانون واجب التطبيق وفقاً للترتيب السابق مشروطاً بأن يتوقع المسؤول (الشركة المُصنعة) بشكل معقول أن يكون مُنتَجُه الذي تسبب في الضرر قد تم تسويقه في الدولة التي يطبق قانونها على النحو السابق، بحيث إذا أثبت أنه لم يكن يتوقع بناء على أسباب معقولة، وجود منتجاته الخاصة في هذه الدولة فإن القانون واجب التطبيق في هذه الحالة هو قانون محل الإقامة المعتاد للشخص الذي يدعى مسؤوليته عن الضرر^(١٨٤).

واستثناء من القاعدة العامة التي نصت عليها المادة ١/٥ من التنظيم، إذا تبين للقاضي المطروح أمامه النزاع من خلال الظروف والملابسات المحيطة به وجود قانون آخر أكثر صلة وارتباطاً بالنزاع عن القانون المحدد في القاعدة العامة وفقاً للترتيب السابق فإن القانون واجب التطبيق على أضرار المنتجات هو القانون الأكثر وثوقاً والأشد صلة بالنزاع، من ذلك أن تكون دولة تسجيل المركبة هي ذات الدولة التي يقيم فيها المضرور أو وقع فيها الضرر.

تتقيد قاعدة الإسناد العامة الواردة في المادة ٤ من التنظيم وقواعد الإسناد الخاصة التالية لها بما فيهم قاعدة الإسناد الخاصة بشأن المسؤولية عن المنتجات الواردة بالمادة الخاصة بعدم وجود اتفاق بين الأطراف على اختيار قانون دولة معينة يطبق بشأن الالتزامات غير التعاقدية، وقد نصت على هذا القيد المادة ١/٤ من التنظيم التي تنص على أن "يجوز للأطراف الاتفاق على إخضاع الالتزامات غير التعاقدية للقانون الذي يختارونه: (أ) بموجب اتفاق يُبرم بعد وقوع الفعل المسبب للضرر، أو (ب) إذا كان جميع الأطراف يمارسون نشاطاً تجارياً، فبالنسبة لهم يجوز الاتفاق أيضاً بموجب اتفاق يتم التفاوض عليه بحرية قبل وقوع الفعل المسبب للضرر.

(184) Joshua Godwin Kyeremateng: The law applicable to liability arising from the use of selfdriving cars in the wake of the Fourth Industrial Revolution ... op.cit, p:22

ويُعبر عن هذا الاختيار أو يُثبت بدرجة معقولة من اليقين في ضوء ظروف القضية، ولا يُخل بحقوق الغير".

ويقرر بعض الفقه أن حرية الاختيار التي يقره النص السابق بالنسبة للالتزامات غير التعاقدية يعزز اليقين القانوني، لا سيما في حالة التقنيات الحديثة مثل المركبات ذاتية القيادة من خلال الاتفاق اللاحق على وقوع الفعل الضار على اختيار القانون واجب التطبيق كما يمكن الاختيار المسبق للقانون بالنسبة للأطراف التي تمارس نشاطاً تجارياً^(١٨٥).

رابعاً: العلاقة بين اتفاقيتي لاهاي بشأن حوادث المرور لعام ١٩٧١م ولاهاي بشأن مسؤولية المنتجات لعام ١٩٧٣م وتنظيم (روما ٢) لعام ٢٠٠٧م بشأن القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية

يبلغ عدد الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي عدد ٢٧ دولة جميعهم أطرافاً في تنظيم روما(٢) عدا دولة الدنمارك، كما أن عدد الدول الأطراف في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ بشأن القانون واجب التطبيق على حوادث المرور ٢١ دولة منهم ١٤ دولة عضو في الاتحاد الأوروبي وهم في ذات الوقت أطرافاً في تنظيم روما(٢)^(١٨٦)، كذلك الأمر بالنسبة للدولة الأطراف في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ بشأن القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات حيث يبلغ عددهم ١١ دولة منهم ٧ دول أوروبية هم أطراف في اتفاقية لاهاي وتنظيم روما(٢).

يتبين مما سبق أن بعض دول الأوروبية تعد أطرافاً في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ وهي في ذات الوقت أطرافاً في تنظيم روما(٢)، وكذلك الأمر بالنسبة لاتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ حيث توجد بعض الدول الأوروبية أطرافاً فيها وهي في نفس الوقت أطرافاً في تنظيم روما(٢)، مثل فرنسا وإسبانيا ولوكسمبرج وهولندا وهم أطرافاً في اتفاقيتي لاهاي وفي ذات الوقت في تنظيم روما(٢)، الأمر الذي قد يثير تنازع

(185) Marek Swierczynski and Łukasz Żarnowiec: Law applicable to liability for damage caused by traffic accidents involving autonomous vehicles... op.cit, p:185

(186) Natividad Goñi Urriza: La Convivencia entre el Reglamento "Roma II" y el Convenio de la Haya de 1971 sobre los Accidentes de Circulación por Carretera en la Práctica Judicial Española, Cuadernos de Derecho Transnacional, 2024, vol:16, n°:2, p:828

قواعد التنازع الواردة في الاتفاقيات الدولية وفقاً لوضع الدولة الطرف في الاتفاقية، فإذا طرحت منازعة أمام محكمة إحدى الدول الأطراف في كل من الاتفاقية والتنظيم بخصوص مسألة ينظمها كل منهما يثار السؤال عن أي قواعد تنازع تقوم المحكمة بتطبيقها لتحديد القانون واجب التطبيق على النزاع.

لا توجد مشكلة إذا كان النزاع مطروح أمام محكمة دولة طرفاً في صك قانوني واحد حيث يطبق هذا الصك سواء كان التنظيم أم الاتفاقية، ولكن تثار الصعوبة في حالة أن محكمة الدولة التي تنظر النزاع طرفاً في كل من الاتفاقية والتنظيم فأيهما تكون له الأولوية على الآخر؟ بمعنى آخر في حالة وجود أكثر من قاعدة تنازع لدى دولة القاضي الذي ينظر النزاع تريد التطبيق بخصوص ذات المسألة المثارة فأى قاعدة يقوم القاضي بتطبيقها في هذه الحالة؟

إذا كان نص المادة (٥) من تنظيم روما (٢) ينظم مسألة القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات فإنه بذلك يدخل في منافسة مع أحكام المواد من ٤ إلى ٧ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م بشأن القانون واجب التطبيق على نفس المسألة، كذلك الأمر بالنسبة لاتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣م بشأن حوادث المرور فإنها تدخل في منافسة مع القاعدة العامة المنصوص عليها في المادة (٤) من التنظيم، ومن ثم تثار مشكلة تنازع قواعد التنازع الواردة في كل من التنظيم والاتفاقية.

ويضرب بعض الفقه^(١٨٧) مثلاً على ذلك بأن الشخص (أ) المقيم في فرنسا سافر مع الشخص (ب) المقيم في إسبانيا، في رحلة إلى ألمانيا بسيارة الشخص (أ) ذاتية القيادة، والسيارة مسجلة في فرنسا، وأثناء وجود السيارة في ميونخ بألمانيا، تعطلت السيارة واصطدمت بجدار مما أدى إلى إصابة الشخص (ب) بأضرار مادية، فرفع دعوى تعويض ضد (أ) بصفته مالك السيارة.

إذا نظرت المحكمة الألمانية الدعوى باعتبار أن الحادث وقع في ألمانيا وفقاً للمادة ٢/٧ من لائحة بروكسل لعام ٢٠١٢م فإنها تطبق تنظيم روما ٢ الذي يقرر تطبيق قانون محل وقوع الضرر وفقاً للمادة ١/٤ من التنظيم، ولأنهما لا يقيمان في نفس الدولة وبالتالي يطبق القانون الألماني باعتبار أن الضرر وقع في ألمانيا (ألمانيا طرف في تنظيم روما ٢ فقط)

(187) jan de bruyne and cedric vanleenhove: The rise of self-driving cars- is the private international law framework for non-contractual obligations ... op.cit, p:24

وإذا نظرت المحكمة الفرنسية ذات الدعوى باعتبار أن المدعى عليه مقيم في فرنسا وفقاً للمادة ١/٤ من لائحة بروكسل لعام ٢٠١٢م، فهل يطبق القاضي الفرنسي اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ أم يطبق تنظيم روما (٢) لعام ٢٠٠٧ باعتبار أن فرنسا طرفاً في كل منهما.

الأمر لا يخرج عن أحد فرضين الأول: إما أن يطبق القاضي الفرنسي تنظيم روما (٢) وبالتالي ينتهي إلى تطبيق نفس القانون الذي طبقه القاضي الألماني وهو قانون محل وقوع الضرر وفقاً للمادة ١/٤ من تنظيم روما (٢)

الفرض الثاني: أن يطبق القاضي الفرنسي قواعد التنازع الواردة في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١، وفي هذا الفرض يطبق القانون الفرنسي باعتبار أن المركبة مسجلة في فرنسا وفقاً لنص المادة ٤/أ من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١م، ولا يطبق قانون مكان وقوع الضرر، لأن الضرر (ب) راكب ومحل إقامته المعتادة في دولة غير الدولة التي وقع فيها الحادث.

إن عدم توحيد قواعد تنازع القوانين أمام محاكم الدول الأعضاء قد يؤدي، حتى في مسائل مسؤولية المنتج، إلى خضوع نفس المسألة إلى قوانين مختلفة اعتماداً على المحكمة التي تنظر النزاع، على نحو قد يؤدي إلى ظاهرة التسوق القضائي، باللجوء إلى المحكمة التي تقوم بتطبيق قانون يحقق مصلحة المدعي في الدعوى^(١٨٨).

سيادة اتفاقيتي لاهاي بشأن حوادث المرور لعام ١٩٧١م ولاهاي بشأن مسؤولية المنتجات لعام ١٩٧٣م على تنظيم (روما ٢) في المسائل التي تحكمها
اضطر المشرع الأوروبي إلى التخلي عن توحيد الحلول، من أجل احترام الالتزامات الدولية السابقة لبعض الدول الأعضاء، نظراً لأن بعض المسائل التي

(188) Samuel Fulli-Lemaire: Affaire PIP: quelques réflexions sur les aspects de droit international privé ... op.cit, p:111; aussi Cécile Di McGlio, La loi applicable à la responsabilité du fait des produits, Journal des Sociétés, 2013, p:36

Où il décide que " L'absence d'application uniforme du Règlement Rome II dans l'ensemble des Etats membres du fait de la ratification et de la non-dénonciation de la Convention de La Haye de 1973 par six d'entre eux peut, par conséquent, donner lieu de la part des plaideurs à des stratégies de forum shopping entre les tribunaux des différents Etats membres afin de voir désignée la loi la plus favorable à leurs interest".

تناولها التنظيم قد تناولتها بعض الاتفاقيات الدولية السابقة التي كانت بعض الدول الأوروبية طرفاً فيها قبل اعتماد التنظيم ونفاذه، فاحتراماً لتلك الاتفاقيات الدولية السابقة جاءت المادة ٢٨ من تنظيم روما (٢) تحت عنوان "العلاقة مع الاتفاقيات الدولية القائمة" ونصت الفقرة الأولى منها على أن "لا يخل هذا التنظيم بتطبيق الاتفاقيات الدولية التي تكون دولة أو أكثر من الدول الأعضاء طرفاً فيها وقت اعتماده، والتي تُحدّد قواعد تنازع القوانين المتعلقة بالالتزامات غير التعاقدية"^(١٨٩).

وفقاً لهذا النص فإن الأولوية في التطبيق تكون لقواعد التنازع الواردة في اتفاقيتي لاهاي بالنسبة للدول الأطراف واللاتين يكون لهما السيادة في التطبيق على قواعد التنازع الواردة في التنظيم فيما يتعلق بالمسائل التي يتناولها كل منهما^(١٩٠).

يقرر بعض الفقه أن نص الفقرة السابقة يحقق نوعاً من التكامل والتعاضد بين كل من تنظيم روما (٢) والاتفاقيات الدولية السابقة بشأن تنازع القوانين في مجال الالتزامات غير التعاقدية كاتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المرور^(١٩١)، بحيث تطبق أحكام الاتفاقية أمام محاكم الدول الأطراف بها بشأن حوادث المرور، بينما تطبق أحكام التنظيم في كافة المسائل الأخرى المتعلقة بالالتزامات غير التعاقدية خلاف المسألة التي تنظمها الاتفاقية.

ولذلك نرى أنه في المثال السابق الذي ضربه بعض الفقه يلتزم القاضي الفرنسي بتطبيق أحكام اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١م ويقوم بالتالي بتطبيق القانون الفرنسي وفقاً لنص المادة ٤ (أ) من الاتفاقية دون أحكام التنظيم.

^(١٨٩) نص البند الأول للفقرة ٣٦ من ديباجة التنظيم على أن "يعني احترام الالتزامات الدولية التي تعهدت بها الدول الأعضاء أن هذا التنظيم لا يجب أن يؤثر على الاتفاقيات الدولية التي تكون دولة أو أكثر من الدول الأعضاء طرفاً فيها وقت اعتماده".

^(١٩٠) Cécile Di Mcglio, La loi applicable à la responsabilité du fait des produits, Journal des Sociétés, 2013, p: 35

^(١٩١) Natividad Goñi Urriza: La Convivencia entre el Reglamento "Roma II"... op.cit, p:827

المبحث الثالث

تحديد القانون واجب التطبيق على حوادث المركبات ذاتية القيادة في التشريعات الوطنية

بمجرد تحديد الاختصاص القضائي في منازعة من منازعات القانون الدولي الخاص، يدور اهتمام المحكمة اللاحق حول مفهوم قاعدة التنازع التي تطبقها المحكمة لتحديد القانون واجب التطبيق على النزاع، ونظرًا لأن تنازع القوانين ينطوي على التعامل مع قوانين دولة مختلفة تريد التطبيق على النزاع، فإن دور قاعدة التنازع المنصوص عليها في قانون القاضي تأتي لاصطفاء أحد هذه القوانين وتطبيقه على النزاع باعتباره أكثر القوانين اتصالاً وملاءمة لحكم النزاع^(١٩٢).

يُستمد ضابط الإسناد في قاعدة التنازع من أهم عناصر العلاقة القانونية، الذي يشكل مركز الثقل فيها "center of gravity"، على أساس أنه يؤدي إلى تطبيق أكثر القوانين اتصالاً بالنزاع، وفي مجال المسؤولية التقصيرية يعتبر سبب نشأتها أي العمل غير المشروع نفسه هو أهم عناصر العلاقة القانونية التي يُستمد منه ضابط الإسناد، لذلك اتجهت أغلب التشريعات الوطنية إلى تحديد ضابط الإسناد في مجال المسؤولية الناشئة عن الفعل الضار بمكان تحققه، والذي تعارف الفقه الغالب على تسميته بقاعدة القانون المحلي للعمل الضار^(١٩٣).

وتطبيق القانون المحلي على الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن الفعل الضار يمثل قاعدة إسناد جامدة تطبق في كل الأحوال وفقاً للسياسة التشريعية التي تنتهجها الدولة، إلا أن تطبيق القانون المحلي في بعض المنازعات لا يمثل القانون الأكثر وثوقاً واتصالاً بالنزاع، بل قد توجد قوانين أخرى أكثر مناسبة وأشد ارتباطاً بالنزاع

(192) Mark Addey: Conflict of Laws- Choice of Law Theories in Tort, 2023, p:3

Available at: <file:///C:/Users/AL%20Huda/Downloads/ssrn-4574112.pdf>

(١٩٣) د. عبدالمنعم زمزم: المطول في القانون الدولي الخاص: دار النهضة العربية ٢٠٢٤،

ص ٥٨٨؛ د. محمد الروبي: تنازع القوانين في مجال الالتزامات غير التعاقدية... مرجع سابق،

على نحو يبرر الخروج عن التطبيق الجامد لقاعدة القانون المحلي التي تبنتها التشريعات الوطنية.

ونتناول في هذا المبحث تطبيق قاعدة القانون المحلي الواردة في التشريعات الوطنية على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، في المطلب الأول ثم نتناول مدى إمكانية تطويع القانون المحلي وتطبيقه على نحو يجعله أكثر اتصالاً ومناسبة للمنازعة الناشئة عن حوادث هذه المركبات، في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تطبيق القانون المحلي على أضرار المركبات ذاتية القيادة.

المطلب الثاني: تطويع القانون المحلي ليتناسب مع أضرار حوادث المركبات ذاتية القيادة.

المطلب الأول

تطبيق القانون المحلي على أضرار المركبات ذاتية القيادة

يُقصد بقاعدة القانون المحلي، اختصاص قانون الدولة التي وقع فيها الفعل الموجب للمسؤولية أي قانون دولة محل وقوع العمل الضار المنشئ للالتزام بالتعويض *Lex loci delicti commissi* وهي قاعدة ثابتة ومستقرة منذ فقه مدرسة الأحوال الإيطالية القديمة في القرن الثالث عشر وحتى الآن، حيث أخضع فقهاء هذه المدرسة العمل المادي لقانون محل وقوعه وأطلقوا عليه مسمى "قانون محل وقوع الجريمة" *Lex Loci Delicti Rule* ^(١٩٤).

^(١٩٤) أخذ الفقيه دارجنترية d'Argentré في القرن السادس عشر بقاعدة القانون المحلي، إذ نادى بأن الأصل في القوانين هو الإقليمية، فكل ما يقع على الإقليم يخضع للقانون الساري فيه، وقد كرس فقهاء المدرسة الهولندية قاعدة القانون المحلي في القانون الثامن عشر، وأخذ بها فقه المدرسة الإيطالية بزعامة مانشيني Mancini في القرن التاسع عشر واعتبارها استثناء على نظريته القائمة على مبدأ شخصية القوانين، بينما قرر الفقيه الألماني سافيني savigny إخضاع الأعمال الضارة لقانون القاضي باعتبارها قواعد آمرة يتقيد بها القاضي الذي ينظر النزاع بصرف النظر عما يرد في قانون محل وقوع العمل الضار، راجع في ذلك:

د. عز الدين عبدالله: القانون الدولي الخاص - الجزء الثاني في تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدوليين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط التاسعة، ١٩٨٦، ص ٥٠٩

وأخذاً بقاعدة القانون المحلي العديد من التشريعات المقارنة، فنص عليها المشرع المصري في المادة ١/٢١ من القانون المدني التي تنص على أن "يسرى على الالتزامات غير التعاقدية قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام"، كما أخذ بها قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة (م ٢٠)، وقانون المعاملات المدنية العماني (م ٢٢)، والقانون الكويتي المتعلق بتنظيم العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي (م ٦٦)، والقانون المدني القطري (م ٣٠)، والقانون الدولي الخاص التونسي (م ٧٠).

ومن التشريعات الأجنبية التي أخذت بذات القاعدة القانون المدني الإسباني وفقاً لتعديله عام ١٩٧٤ (م ٩-١٠)، والقانون الدولي الخاص الإيطالي الصادر بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٩٥ (م ٦٢)، والقانون الدولي الخاص السويسري الصادر في ١٨ ديسمبر ١٩٨٧ (م ١٣٣).

كما أن تطبيق القانون المحلي يعد قاعدة ثابتة ومستقرة في النظام القانوني الفرنسي منذ صدور حكم محكمة النقض الفرنسية- الدائرة المدنية- الصادر بتاريخ ٢٥ مايو ١٩٤٨ في حكم affaire lautour^(١٩٥) والأحكام التالية، حيث أصبحت القاعدة هي أن "القانون واجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية هو قانون المكان الذي وقعت فيه الجريمة".

^(١٩٥) تتلخص وقائع الدعوى في أن شاحنة بنزين يملكها رجل أعمال فرنسي يدعى Lautour، ويقودها موظف تابع له، اصطدمت أثناء وجودها في إسبانيا بقطار كان يعبر الطريق وانفجرت، وكان قريب من الحادث سائق فرنسي لشاحنة أخرى، تابعة لرجل أعمال فرنسي آخر، مما أدى إلى إصابة السائق الفرنسي ووفاته نتيجة للحادث؛ فقامت أرملة المجني عليه باسمها وباسم ابنها القاصر برفع دعوى أمام المحكمة الفرنسية تطلب التعويض وفقاً للقانون الفرنسي، وقد دفع رجل الأعمال الفرنسي بعدم تطبيق القانون الفرنسي باعتبار أن الضرر تحقق في إسبانيا، مما يبرر اختصاص القانون الإسباني وليس الفرنسي.

وقد رفضت محكمة النقض الفرنسية في هذه الدعوى تطبيق قانون الجنسية المشتركة وهو القانون الفرنسي وطبقت القانون الإسباني باعتباره قانون محل وقوع العمل الضار، ونقضت حكم محكمة الاستئناف الذي طبق القانون الفرنسي. راجع تفاصيل الحكم

Cass. Civ. 25 mai 1948 منشور في Rev. Crit. 1949. P: 89, note: H. Batiffol

كما حرص مجمع القانون الدولي في دورة انعقاده في مدينة أدنبره Edinbourg عام ١٩٦٩ على تأكيد تطبيق قاعدة القانون المحلي عند بحث مسألة القانون واجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية، إذ نصت المادة الأولى منه على أن "الالتزامات التقصيرية تخضع من حيث المبدأ لقانون المكان الذي وقعت فيه الجريمة"^(١٩٦).

طبيعة قاعدة القانون المحلي:

قاعدة القانون المحلي المنصوص عليها في المادة ١/٢١ من القانون المدني المصري، والتشريعات المقارنة التي أخذت بذات القاعدة هي قاعدة إسناد مزدوجة الجانب تركز على أسلوب الإسناد المفرد أو البسيط^(١٩٧).

فهي مزدوجة الجانب أو ثنائية، لأنها من خلال ضابط إسناد واحد قد تشير إلى تطبيق القانون الوطني أو إلى تطبيق القانون الأجنبي على حسب تحديد محل وقوع الفعل الضار، أما قيامها على أسلوب الإسناد المفرد فيرجع إلى أنها لا تتضمن إلا تحديد قانون واحد فقط على سبيل الانفراد، هو القانون المحلي (قانون محل وقوع الفعل الضار) الذي يطبق على دعوى المسؤولية غير العقدية^(١٩٨)، على خلاف بعض التشريعات الأخرى مثل القانون الدولي الخاص السويسري لعام ١٩٨٧ الذي نص على ضابط إسناد آخر إلى جانب القانون المحلي، وهو محل الإقامة المشتركة لكل من طرفي دعوى المسؤولية الناشئة (المسؤول والمضرور)، فنصت المادة ١٣٣ منه على أن "١- تخضع دعاوى المسؤولية التقصيرية لقانون دولة محل الإقامة المعتادة للمتسبب في الضرر والطرف المتضرر، إذا كانوا يقيمان في نفس الدولة. ٢- إذا اختلف محل إقامة كل منهما، فإن هذه الدعاوى تخضع لقانون الدولة التي ارتكبت فيها الجريمة. ومع ذلك، إذا وقعت النتيجة في دولة أخرى، فينطبق قانون تلك الدولة إذا كان على المتسبب في الضرر يتوقع وقوع النتيجة في هذه الدولة".

^(١٩٦) قرار مجمع القانون الدولي منشور على شبكة المعلومات الدولية "الإنترنت" عبر الرابط:

https://www.idi-iiil.org/app/uploads/2017/06/1969_edi_04_fr.pdf

^(١٩٧) د. عبد المنعم زمزم: المطول في القانون الدولي الخاص... مرجع سابق، ص ٥٩١

^(١٩٨) خلافاً للقانون الذي يحكم العقد الدولي، حيث توجد عدة ضوابط إسناد لتحديد القانون واجب التطبيق على العقد الدولي نصت عليها المادة ١٩ من القانون المدني المصري سبيل التدرج والترتيب.

شروط تطبيق قاعدة القانون المحلي:

تُطبق قاعدة القانون المحلي على دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن الفعل الضار، ومن ثم يتعين توافر شروط المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما وفقاً لنص المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري، أما في حالة المسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات المعيبة فيتعين توافر شروطها المقررة في المادة ٢٧ من قانون حماية المستهلك المصري لعام ٢٠١٨ والمادة ٦٧ من قانون التجارة المصري لعام ١٩٩٩ وتتمثل هذه الشروط في وجود مُنتج معيب مطروح للتداول أدى إلى إحداث ضرر بالغير سواء الأشخاص أو الممتلكات، وفي حالة المسؤولية الموضوعية التي تنشأ دون خطأ يجب إثبات الضرر المترتب على العمل أو الواقعة، وإذا كانت مُنتجاً فلا يشترط إثبات إنه معيب إنما يجب إثبات أن المُنتج كان السبب في إحداث الضرر سواء كان معيباً أم لا، ومن ثم يطبق على مسؤولية المالك أو الحائز أو المُنتج (الشركة المُصنعة) أو المورد أو الموزع القانون المقرر بموجب قاعدة القانون المحلي أي اختصاص قانون دولة محل وقوع العمل الضار.

ومع ذلك فإن قانون محل وقوع العمل الضار لا ينفرد بتحديد القانون واجب التطبيق على دعوى المسؤولية المدنية، حيث يطبق قانون دولة القاضي الذي ينظر النزاع إذا اختلف عن محل وقوع العمل الضار المرتكب خارج دولة القاضي، إذ تستلزم بعض القوانين^(١٩٩)، ازدواج وصف عدم مشروعية العمل في قانون دولة محل وقوعه ودولة القاضي، فإذا كان العمل غير مشروع في البلد الأجنبي الواقع فيها

^(١٩٩) أخذ بشرط ازدواج عدم مشروعية العمل في القانون المحلي وقانون القاضي كل من قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة لعام ١٩٨٥ (م/٢/٢٠)، وقانون المعاملات المدنية لسلطنة عمان لعام ٢٠١٣ (م/٢/٢٢)، والقانون المدني القطري لعام ٢٠٠٤ (م/٢/٣٠)، والقانون الكويتي لعام ١٩٦١ (م/٢/٦٦)، والقانون الدولي الخاص اليوغسلافي لعام ١٩٨٣ (م/٣/٢٨).

ومشروع في دولة القاضي، فلا يطبق قانون محل وقوع العمل الضار في هذه الحالة، إنما يطبق قانون دولة القاضي الذي يعتبر العمل مشروعاً^(٢٠٠).

فنصت المادة ٢/٢١ من القانون المدني المصري على أنه "فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الفعل الضار، لا تسري أحكام الفقرة السابقة على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في مصر وإن كانت تعد غير مشروعة في البلد الدعوى وقعت فيه".

يستفاد من النص السابق أن الفعل الضار الذي يرتكب خارج مصر ويراد مساءلة مرتكبه أمام المحكمة المصرية المختصة يتعين أن يكون غير مشروعاً في كل من قانون محل وقوعه والقانون المصري أيضاً حيث لا يمكن الحكم بالتعويض عن وقائع تعد مشروعة في مصر ولا يصدق عليها وصف الخطأ ولو كانت غير مشروعة في البلد الأجنبي الذي وقعت فيه، حيث لا يطبق القاضي المصري قاعدة محل وقوع العمل غير المشروع في هذه الحالة.

ويقصد بعدم مشروعية الفعل أن يعتبر الفعل خطأ موجب للمسؤولية التقصيرية وفقاً لقانون دولة محل وقوعه والقانون المصري أيضاً بوصفه قانون القاضي أي أن يطبق كل من القانون المحلي وقانون القاضي تطبيقاً جامعاً، ولكن هذا التطبيق الجامع يقتصر على تحديد ركن الخطأ - عدم المشروعية - فقط في المسؤولية دون باقي عناصر وأحكام المسؤولية التي يرجع في شأنها إلى التطبيق المفرد لقاعدة القانون المحلي^(٢٠١)، وتعلل المذكرة الإيضاحية للقانون المدني المصري هذا التقييد بأن "إلحاق وصف المشروعية بواقعة من الوقائع أو نفي هذا الوصف عنها هو أمر يتعلق بالنظام العام".

(٢٠٠) د. أشرف وفا محمد: القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية - دراسة وفقاً لقواعد

تنازع القوانين في القانون العماني وأحكام المعاهدات الدولية، مجلة الأمانة الصادرة عن مجمع

البحوث والدراسات بأكاديمية السلطان قابوس لعلوم الشرطة، العدد ٢٧، ٢٠١٦، ص ١١

(٢٠١) د. عز الدين عبدالله: القانون الدولي الخاص... مرجع سابق، ص ٥١٤؛ د. عبد المنعم زمزم:

المطول في القانون الدولي الخاص... مرجع سابق، ص ٥٩٢

وازدواج عدم مشروعية العمل الضار تطبيقه المحاكم الإنجليزية والأمريكية وفي هذا السياق، ذكر Willis J. كقاعدة عامة، لإقامة دعوى في إنجلترا عن خطأ يُزعم ارتكابه في الخارج، يجب استيفاء شرطين، أولاً: يجب أن يكون الخطأ ذا طابع يُخوّله إقامة دعوى قضائية لو ارتُكب في إنجلترا... ثانياً، يجب ألا يكون الفعل مُبرراً بموجب قانون المكان الذي ارتُكب فيه"، وفقاً لذلك يجب لتطبيق قانون الفعل الضار توافر شرطين الأول: يجب أن يكون الفعل الضار قابلاً للمساءلة في أمام محاكم الدولة التي وقع فيها. ثانياً: يجب أن يكون الفعل الضار قابلاً للمساءلة أيضاً أمام محاكم الدولة التي تُرفع فيها الدعوى وهو ما يعني أن المسؤولية عن الفعل الضار يجب أن تكون في كلا المكانين: قانون القاضي وقانون مكان الجريمة^(٢٠٢).

وبإعمال ما سبق على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، فإن تطبيق قاعدة القانون المحلي إنما يعني خضوع الأضرار التي تسببها حوادث هذه المركبات إلى قانون محل وقوع الحادثة باعتباره محل تحقق الضرر، بصرف النظر عن محل إقامة المضرور أو الشخص الذي يدعى مسؤوليته أو مكان تسجيل المركبة التي تسببت في الحادث، ما لم توجد اتفاقية دولية تكون الدولة طرفاً فيها تقضي بخلاف ذلك.

(202) Mark Addey: Conflict of Laws- Choice of Law Theories in Tort ... op.cit, p:10

Where he decides that: " There Willis J. stated:

As a general rule, in order to found a suit in England for a wrong alleged to have been committed abroad, two conditions must be fulfilled. First, the wrong must be of such a character that it would have been actionable if committed in England...Secondly, the act must not have been justifiable by the law of the place where it was done.

The approach is therefore simple, the tort must be actionable in two jurisdictions:

a) The tort must be actionable in the jurisdiction where it occurred.
b) The tort must also be actionable in the jurisdiction where the claim is brought.

In that the liability in tort should be in both places: lex fori and lex loci delicti."

كيفية إعمال القانون المحلي:

تُعدّ مسألة اختيار القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن الفعل الضار مسألة صعبة ومعقدة، تتبع صعوبته من تعدد أنواع الأفعال الضارة، مثل الإهمال والاعتداء والتشهير، والعيب والتقصي وما إلى ذلك، وتتنوع بالتالي فرضيات تطبيق قاعدة القانون المحلي^(٢٠٣).

وقد درجت بعض التشريعات على التعبير عن إعمال قاعدة القانون المحلي بمصطلحات مختلفة منها "قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام"^(٢٠٤) أو "قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام"^(٢٠٥) أو "الدولة التي حصل بها الفعل الضار"^(٢٠٦).

لا صعوبة في تطبيق القانون المحلي إذا تركزت عناصر المسؤولية من خطأ وضرر وسببية في دولة واحدة إذ يطبق قانون هذه الدولة على سبيل الانفراد بوصفه القانون المحلي أي قانون البلد الذي وقع فيه الفعل الموجب للمسؤولية. ولكن تظهر الصعوبة في حالة توزع عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة مثال ذلك وقوع الخطأ في دولة ووقوع الضرر في دولة أخرى، ففي مجال حوادث المركبات ذاتية القيادة قد يقع الحادث في دولة وينقل المصاب لتلقي العلاج في دولة أخرى تحدث فيها الوفاة نتيجة الحادث، في هذه الحالة يثار التساؤل عن تحديد المقصود بالقانون المحلي الذي يتم تطبيقه على دعوى المسؤولية، فهل الفعل المنشئ للالتزام التقصيري الذي يتم تطبيقه هو قانون البلد الذي وقعت فيه الحادثة الذي يمثل في محل وقوع عنصر الخطأ أم يطبق قانون مكان تحقق الضرر؟

(203) Mark Addey: Conflict of Laws- Choice of Law Theories in Tort ... op.cit, p:2

(٢٠٤) انظر م ١/٢١ من القانون المدني المصري، م ١/٢٢ من قانون المعاملات المدنية العماني، م ١/٣٠ من القانون المدني القطري، م ١/٦٦ من القانون الكويتي المتعلق بتنظيم العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي.

(٢٠٥) انظر م ١/٢٢ من قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة.

(٢٠٦) انظر م ٧٠ من القانون الدولي الخاص التونسي.

نصت المذكرة الإيضاحية للقانون المدني المصري تعليقاً على نص المادة ٢١ من القانون المدني "أن المشروع- مشروع القانون المدني- لم يتعرض لحسم الخلاف المُستحكم في الفقه فيما يتعلق بتعيين البلد الذي وقعت فيه الحادثة المنشئة للالتزام عند تعدد عناصر هذه الحادثة، بل ترك كل ذلك لاجتهاد القضاء".

إن تحديد المقصود بالقانون المحلي عند تفرق عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة هي مسألة تختلف عن مفهوم التكييف في مجال القانون الدولي الخاص مما يتعين معه عدم الخلط بينهما، فإذا كان التكييف يتمثل في تحديد الطبيعة القانونية للمسألة المتنازع عليها وإعطائها الوصف القانوني السليم لإدراجها ضمن إحدى الأفكار المسندة في قانون القاضي لتحديد القانون واجب التطبيق عليها^(٢٠٧) ويخضع التكييف بناء على ذلك لقانون القاضي Lex fori وفقاً للمادة ١٠ من القانون المدني المصري ونظرية بارتن في التكييف^(٢٠٨).

وتظهر أهمية التكييف باعتباره مسألة أولية لازمة سابقة على عملية الإسناد ترشد القاضي الوطني إلى قاعدة التنازع التي سيطبقها على الفكرة المسندة التي تم تكييفها وتحديد طبيعتها القانونية، بحيث إذا انتهى إلى تكييف المسألة على أنها التزام تعاقدى طبق عليها قانون الإرادة أما إذا خلص إلى أنها التزام غير تعاقدى طبق عليها القانون المحلي أي قانون الدولة التي وقع فيها الفعل المنشئ للالتزام^(٢٠٩)، وحيث إن إشكالية تحديد المقصود بالقانون المحلي تظهر بعد انتهاء القاضي من تكييف المسألة المطروحة أمامه على أنها التزام غير تعاقدى يطبق بشأنها القانون

(٢٠٧) د. هشام علي صادق: المطول في القانون الدولي الخاص- الجزء الأول تنازع القوانين، دار الفكر الجامعي، ٢٠١٤، ص ٢٠٢

(٢٠٨) د. أحمد عبد الكريم سلامة: علم قاعدة التنازع والاختيار بين الشرائع أصولاً ومنهجاً، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، بدون ناشر ١٩٩٦، ص ٣٧٦ وما بعدها

(٢٠٩) د. عز الدين عبدالله: القانون الدولي الخاص... مرجع سابق، ص ٥١٦؛ د. عبد المنعم زمزم: المطول في القانون الدولي الخاص... مرجع سابق، ص ٥٩٤

المحلي، فإن تحديد المقصود بالقانون المحلي الذي يطبقه القاضي بعد ذلك ليست مسألة تكييف حتى تخضع لقانون القاضي^(٢١٠).

الواقع أن تحديد المقصود بالقانون المحلي عند توزيع عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة ينصب في حقيقة الأمر على تفسير لضابط الإسناد الذي تتضمنه قاعدة التنازع وهو بذلك يختلف عن فكرة التكييف التي ينصب بشأنها التفسير على الفكرة المُسندة، ورغم ذلك فإن بعض الفقه يقرر أن تفسير ضابط الإسناد يخضع لقانون القاضي Lex fori الوارد به قاعدة التنازع التي يتم تفسيرها^(٢١١)، وهو ما أكدته المذكرة الإيضاحية للقانون المدني التي تركت ذلك لاجتهاد القضاء. وتوجد عدة اتجاهات لتحديد المقصود بالقانون المحلي عند توزيع عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة نتناولها على النحو التالي:

الاتجاه الأول: الاعتداد بقانون دولة وقوع الخطأ: (الحادث بالنسبة لحوادث المركبات ذاتية القيادة)

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المقصود بالقانون المحلي هو قانون الدولة التي وقع فيها الخطأ ويستندون في ذلك إلى أن الخطأ هو العماد الرئيسي الذي تقوم عليه دعوى المسؤولية وما للضرر إلا نتيجة وأثر له^(٢١٢).

^(٢١٠) تحديد المقصود بالقانون المحلي عند تفرق عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة يختلف كذلك عن إشكالية التكييف الثانوي أو اللاحق التي تنشأ عند تطبيق القانون الذي يحكم النزاع، ويطبق عليها القانون واجب التطبيق على النزاع نفسه باعتبارها مسألة تفسير للقانون المسند إليه، أما تحديد المقصود بالقانون المحلي فهي إشكالية تثار قبل تطبيق القانون المحلي على الالتزام غير التعاقدية لذلك من غير الجائز إخضاعها للقانون الذي يحكم المسألة باعتبارها مسألة تكييف ثانوي أو لاحق باعتبار أن ذلك يمثل مصادرة على المطلوب. راجع في ذلك:

د. هشام علي صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري

والحوادث الواقعة على ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٢، ص ٣٢

^(٢١١) د. هشام علي صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم

البحري... مرجع سابق، ص ٣٣

^(٢١٢) د. عزالدين عبدالله: القانون الدولي الخاص... مرجع سابق، ص ٥١٩

بالإضافة إلى أن الدولة التي يقع بها السلوك الخاطئ يكون لها مصلحة مشروعة في مكافحة الأفعال غير المشروعة التي تقع على أراضيها أما المكان الذي يحدث فيه الضرر قد يتعذر تحديده على وجه التحديد وقد يكون عارضاً كما أن الأضرار قد تتوزع بين أكثر من دولة مما يؤدي إلى تعدد القوانين واجبة التطبيق على دعوى المسؤولية^(٢١٣).

الاتجاه الثاني: الاعتداد بقانون بلد تحقق الضرر:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المقصود بالقانون المحلي هو قانون الدولة التي يتحقق فيها الضرر، ويستندون في ذلك إلى أن الاعتداد بعنصر الضرر في دعوى المسؤولية يستجيب مع التطور الحديث لنظام المسؤولية المدنية الذي لا يرمي إلى توقيع جزاء على المخطئ بقدر ما يهدف إلى حماية المضرور وتعويضه عما لحق به من ضرر^(٢١٤).

كما يقرر البعض أن "الضرر هو الشرط الأول لقيام المسؤولية والمدعي لا تكون له مصلحة في الدعوى إلا إذا أصابه ضرر، بحيث إذا لم ثبت وقوع الضرر فلا مسؤولية. فوقوع الضرر هو الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مسألة من تسبب فيه"، فإذا كان من المتصور وجود مسؤولية دون خطأ إلا أنه من غير المتصور وجود مسؤولية دون ضرر، فمنذ لحظة تحقق الضرر تكتمل عناصر المسؤولية وينشأ الالتزام غير التعاقدي^(٢١٥)، فالمسؤولية لا توجد إلا بتكامل عناصرها وهذا التكامل لا يتحقق إلا في مكان وقوع الضرر^(٢١٦).

(٢١٣) د. أشرف وفا محمد: القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية... مرجع سابق،

ص ١٤

(٢١٤) د. أحمد محمد أمين الهواري: المسؤولية المدنية الناشئة عن الجريمة المعلوماتية في القانون

الدولي الخاص، مجلة معهد دبي القضائي، العدد الأول، مايو ٢٠١٢ ص ٣٩

(٢١٥) د. أحمد عبد الكريم سلامة: علم قاعدة التنازع والاختيار بين الشرائع أصولاً ومنهجاً... مرجع

سابق، ص ١٢٠٠

(٢١٦) د. هشام علي صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم

البحري... مرجع سابق، ص ٣٥

موقف المشرع المصري من الاتجاهين السابقين:

اختلف الفقه في تفسيره لمصطلح "الفعل المنشئ للالتزام" الوارد في نص الفقرة الأولى من المادة ٢١ للقانون المدني المصري عند تفرق عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة، فقرر البعض أن المقصود منه هو قانون محل تحقق الخطأ بصرف النظر عن مكان تحقق الضرر وهو ما يوحي به ظاهر المصطلح^(٢١٧) بينما ذهب البعض الآخر إلى أن التفسير الفني السليم للمصطلح السابق لا يقود إلا إلى الاعتداء بمكان تحقق الضرر على اعتبار أن الخطأ بذاته ولمجرد وقوعه لا ينشأ التزاماً على عاتق المسؤول إنما ينشأ الالتزام عند وقوع الضرر^(٢١٨).

الاتجاه الثالث: تطبيق القانون الأصلح للمضرور:

يرى جانب من الفقه الأخذ بالقانون الأكثر حماية لمصلحة المضرور من خلال تبني قاعدة تنازع تخييرية تخول المضرور حق الخيار بين قانون الدولة التي وقع فيها الخطأ أو قانون الدولة التي تحقق فيها الضرر وفقاً لما يراه محققاً لمصلحته^(٢١٩).

وقد أخذ بهذا الاتجاه القانون الدولي الخاص المجري رقم ٢٨ لعام ٢٠١٧ الذي دخل حيز النفاذ في ٢ يناير ٢٠١٨^(٢٢٠)، حيث نصت المادة ٦٠ منه على خضوع الالتزامات غير التعاقدية لقانون الدولة التي نشأت فيها أثر الواقعة القانونية المنشئة

^(٢١٧) د. عز الدين عبدالله: القانون الدولي الخاص... مرجع سابق، ص ٥١٨؛ د. عبد المنعم زمزم:

المطول في القانون الدولي الخاص... مرجع سابق، ص ٥٩٨

^(٢١٨) د. أحمد عبد الكريم سلامة: علم قاعدة التنازع والاختيار بين الشرائع أصولاً ومنهجاً... مرجع

سابق، ص ١٢٠٠

^(٢١٩) د. أشرف وفا محمد: القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية... مرجع سابق،

ص ١٥

^(٢٢٠) راجع نصوص القانون الدولي الخاص المجري باللغة الإنجليزية عبر الرابط التالي:

<https://njt.hu/jogszabaly/en/2017-28-00-00>

وبشأن المستجدات في القانون الدولي الخاص المجري الجديد راجع:

Tamás Szabados: La nouvelle loi hongroise de droit international privé, Rev. crit. de DIP, 2019, n° 1, pp: 87-109

للالتزام (أي قانون دولة تحقق الضرر) إلا أن المادة ٥٩ منه نصت على أنه "يجوز للمدعي بالتعويض عن الضرر اختيار قانون الدولة التي وقع فيها الحدث المسبب للضرر، كما هو محدد في الفقرة الثانية من المادة ٧ لتنظيم روما (٢) رقم ٢٠٠٧/٨٦٤" (٢٢١).

كذلك المادة ٦٢ من القانون الدولي الخاص الإيطالي الصادر بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٩٥ تنص على أنه "تخضع المسؤولية الناشئة عن الأفعال غير المشروعة لقانون الدولة التي وقع فيها الضرر ومع ذلك يجوز للمضرور أن يطلب تطبيق قانون الدولة التي وقع فيها السلوك المسبب للضرر" كما نصت المادة ٧٠ من القانون الدولي الخاص التونسي لعام ١٩٩٨ على أنه "تخضع المسؤولية غير التعاقدية لقانون الدولة التي حصل بها الفعل الضار إلا أنه إذا أنتج الضرر في دولة أخرى فإن قانون هذه الدولة ينطبق إذا طلب المضرور ذلك".
وفقاً لهذا الاتجاه يجوز للمضرور فيما يتعلق بالأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة اختيار قانون محل وقوع الحادثة أو اختيار قانون محل تحقق الضرر أيهما أصلح له.

المطلب الثاني

تطويع القانون المحلي ليتناسب مع أضرار حوادث المركبات ذاتية القيادة أولاً: الحاجة إلى تطويع القانون المحلي:

وجه جانب من الفقه الأمريكي النقد إلى التطبيق الجامد لقاعدة القانون المحلي على أساس جمودها وعدم ملاءمتها في بعض الحالات لطبيعة العلاقات التي تحكمها (٢٢٢) واقترح النظرية التي تقرر تطبيق القانون الملائم للعمل الضار The

(٢٢١) المادة ٢/٧ من تنظيم روما ٢ أجازت للمدعي الخيار بين قانون محل وقوع الخطأ أو محل تحقق الضرر فيما يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن الضرر البيئي.

(٢٢٢) المحاكم الأمريكية كانت تطبق قانون القاضي (lex fori) (the law of the forum) على منازعات المسؤولية التقصيرية حتى عام ١٩٣٤ وعندما أصدر معهد القانون الأمريكي تقنين تنازع القوانين الأول first Restatement تبني قاعدة مكان وقوع الخطأ the law of the place of the wrong لتحديد القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية، وقد

proper low of the Tort على مسائل المسؤولية التقصيرية بدلاً من التطبيق الجامد لقاعدة القانون المحلي^(٢٢٣)، والقانون الملائم هو القانون الذي له صلة وثيقة بالنزاع ومن خلاله يسهل إيجاد حل أكثر عقلانية للمشاكل التي تنشأ عندما تُرتكب الأفعال الضارة في دولة ويترتب عليها ضرر في دولة أخرى، بحيث يمكن للقاضي المطروح أمامه النزاع استخلاص القانون الملائم من خلال ظروف وملابسات الواقعة المنشئة للالتزام الأمر الذي يقتضي منه التعرض لكل حالة على حدة لاستخلاص

طبقت المحاكم الأمريكية في المنازعات المطروحة أمامها، نذكر منها قضية شركة جورج مونرو المحدودة George Monro Ltd ضد شركة أمريكان سياناميد آند كيميكال American Cyanamid and Chemical Corpn عام (١٩٤٤)، وضعت محكمة الاستئناف معياراً للتمييز على النحو التالي: "أين وقع الفعل غير المشروع، الذي نتج عنه الضرر؟". لم يكن السؤال هو مكان وقوع الضرر، حتى وإن كان الضرر قد يكون جوهر الدعوى. في هذه الدعوى قضت المحكمة بأن الفعل غير المشروع قد وقع في نيويورك، حيث صُنعت البضائع بإهمال، وليس في إنجلترا، حيث تسببت في إصابة مزارع استخدمها في أرضه، إعمالاً لقاعدة مكان وقوع الخطأ. وقد تعرض التطبيق الجامد لإعمال قواعد التنازع إلى ظهور ما يسمى "بالثورة الأمريكية على منهج قاعدة التنازع The American Conflicts Revolution"، وقد صدر على إثرها تقنين تنازع القوانين الثاني Second Restatement عام ١٩٧١، انظر في ذلك:

Bernard Hanotiau: The American Conflicts Revolution and European Tort Choice-of-Law Thinking, the American Journal of Comparative Law, Vol. 30, n°.1, 1982, p:73; aussi R. Harvey Chappell Jr: Lex Loci Delicti and Babcock v. Jackson, William & Mary Law Review, 1966, vol. 7, n° 2, p: 249

⁽²²³⁾ Dicey and Morris on the Conflict of Laws. Eleventh Edition. Edited by Lawrence Collins, Stevens and Sons, London, 1987. tom.2, p: 1363

لا تزال بعض الولايات الأمريكية تتمسك بقاعدة القانون المحلي مثل ولاية جورجيا Georgia وولاية كارولينا الشمالية North Carolina، ألاباما، فلوريدا، فرجينيا، وإن أوردت بعض الاستثناءات التي تخفف من جمود قاعدة التنازع، انظر في ذلك:

Symeon C Symeonides: Choice of Law in the American Courts in 2020: Thirty-Fourth Annual Survey, the American Journal of Comparative Law, Vol 69, Issue 2, 2021, Pages 177–262, especially p:189

هذا القانون في ضوء ما يتمتع به من سلطة تقديرية واسعة دون التقييد بإعمال قاعدة إسناد جامدة تعمل بطريقة آلية صماء تطبق على كافة الحالات، ويمكنه استخلاص هذا القانون من خلال الأخذ في الاعتبار مكان وقوع الضرر، جنسية الأطراف، موطنهم، طبيعة الفعل الضار والظروف المؤدية إليه^(٢٢٤).

وقد طبقت المحاكم الأمريكية نظرية القانون الملائم في العديد من المنازعات كان أشهرها قضية بابكوك ضد جاكسون the case of Babcock v. Jackson^(٢٢٥) وتتخلص وقائع النزاع في أن زوجان من نيويورك بأمریکا (جاكسون) ذهبا في رحلة بالسيارة مع صديقة لهما الأنسة بابكوك إلى أونتاريو Ontario بكندا، وأثناء وجودهما في أونتاريو، تعرضا لحادث سيارة. رفعت بابكوك دعوى قضائية ضد جاكسون السائق، مدعيًا أن الحادث يرجع إلى إهماله أثناء القيادة. كان لدى أونتاريو قانون يمنع الركاب من مقاضاة السائق حيث ينص على أن "مالك أو سائق المركبة الآلية، بخلاف المركبات التي تُستخدم لنقل الركاب مقابل أجر، غير مسؤول عن أي خسارة أو ضرر ناتج عن إصابة جسدية أو وفاة أي شخص يُحمل في المركبة

(224) Mark Addey: Conflict of Laws- Choice of Law Theories in Tort ... op.cit, p:6

Where he decides that: "A Proper Law approach would facilitate a more rational solution to the problems that arise when acts are done in one and harm ensues in another. The court will examine the factors connecting the tort to particular countries without reference to any presumption giving priority to any one factor.

The proper law takes into consideration the place where the tort occurred; the nationality of the parties; the domicile of the parties; the nature of the tort and the circumstances leading to the tort".

(225) Babcock v. Jackson, 12 N.Y.2d 473, 240 N.Y.S2d 743, 191 N.E.2d 279 (1963)

ومن القضايا الأخرى التي طبقت فيها المحاكم الأمريكية فكرة القانون المحلي بمفهومه الاجتماعي

قضية جرانت ضد ماكوليف Grant v. McAuliffe ولكنها لم تحظَ بمثل شهرة قضية بابكوك

ضد جاكسون. انظر حكم محكمة كاليفورنيا عام ١٩٥٣:

41 Cal. 2d 859, 264 P.2d 944 (1953)

الآلية^(٢٢٦)، ومن ثم وفقاً لقانون محل وقوع الحادث (القانون الكندي) لا يجوز مقاضاة السائق، قضت محكمة نيويورك عام ١٩٦٣ بأنه "لا توجد صلة جوهرية بين الطرفين وأونتاريو بكندا سوى وقوع الحادث بها، وبالتالي سيكون من غير العدل تطبيق القانون الكندي لأن قوع الفعل الضار بها كان في الغالب عرضياً" ورأت المحكمة أن الجهة القضائية ذات الصلة الوثيقة هي نيويورك، وأن قانونها هو الأكثر صلة بالنزاع باعتبار أن نيويورك هي مكان الموطن المشترك للأطراف، ومحل تسجيل السيارة، والتأمين عليها، وأن الرحلة قد بدأت من نيويورك وكان من المتوقع أن تنتهي بها، وبالتالي ينبغي تطبيق قانون نيويورك^(٢٢٧).

ثانياً: تغيير مفهوم القانون المحلي- التحول من القانون المحلي بمفهومه الجغرافي إلى القانون المحلي بمفهومه الاجتماعي

إن التطبيق الجامد لقاعدة القانون المحلي يعتمد على "التركيز المكاني أو الجغرافي" لدعوى المسؤولية من خلال تطبيق قانون الدولة التي وقع فيها الفعل الضار سواء كان هذا القانون هو قانون دولة محل وقوع الخطأ أم قانون محل تحقق الضرر، في حالة توزيع كل منهما في أكثر من دولة، بما يعني الربط بطريقة آلية صماء بين الفعل المنشئ للمسؤولية والحيز المكاني أو الجغرافي الذي وقع في نطاقه هذا الفعل حتى ولو بدا عدم ملاءمة قانون تلك الدولة التي وقع على إقليمها الفعل لحكم دعوى المسؤولية^(٢٢٨).

بذلك حاول الفقه تطويع القانون المحلي بمفهومه الجغرافي من خلال عدم التعويل على العناصر المادية للمسؤولية المدنية من الخطأ والضرر وتبني مفهوم اجتماعي لقاعدة القانون المحلي يضيف عليه قدر من المرونة اللازمة لفك جموده

^(٢٢٦) المادة ٢/١٠٥ قانون ولاية أونتاريو لعام ١٩٦٠ رقم ١٧٢

Ontario rlv. stat. (1960). c. 172, § 105(2)

^(٢٢٧) R. Harvey Chappell Jr: Lex Loci Delicti and Babcock v. Jackson ... op.cit, p:250

^(٢٢٨) د. أحمد عبدالكريم سلامة: علم قاعدة التنازع والاختيار بين الشرائع أصولاً ومنهجاً... مرجع

سابق، ص ١١٨٢

وتلبيّن صلابته من خلال السماح بإمكانية تطبيق القانون الأكثر اتصالاً ومناسبة للواقعة الموجبة للمسؤولية في الحالة التي يبدو فيها المفهوم الجغرافي للقانون المحلي غير ملائم لحكم دعوى المسؤولية^(٢٢٩).

وبناء على ذلك يتعين فهم المقصود بالقانون المحلي على أنه قانون المكان الذي يحكم البيئة الاجتماعية أو الوسط الاجتماعي الذي حدثت فيه الواقعة المنشئة للالتزام وليس قانون المكان الذي وقع فيه الفعل المنشئ للالتزام^(٢٣٠).

وبإعمال المفهوم الاجتماعي للقانون المحلي على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة فإن مكان وقوع الحادث قد لا يبدو القانون الأكثر صلة بالنزاع، وأن النزاع يرتبط بقانون آخر بروابط أكثر وثوقاً، مثال ذلك أن يكون محل الإقامة المعتاد لكل من طرفي دعوى المسؤولية في دولة، وأن الحادثة وقعت أثناء المرور العابر للمركبة في دولة أخرى، في هذه الحالة يبدو قانون محل الإقامة المشتركة لطرفي الدعوى أكثر اتصالاً بالنزاع عن محل وقوع الحادث، وبالتالي فإن المفهوم الاجتماعي للقانون المحلي يبرر تطبيق قانون محل الإقامة المشتركة.

ويلاحظ أن سريان المفهوم الاجتماعي للقانون المحلي ليس معناه استبعاد تطبيق القانون المحلي بمفهومه الجغرافي في كل الحالات إذ قد يكون هو ذاته القانون الأكثر صلة وملاءمة لحكم دعوى المسؤولية وهذا هو الغالب في الحالة التي يجتمع فيها العناصر المادية للمسؤولية في دولة واحدة، إذ يعد ذلك قرينة على الصلة الوثيقة بقانون هذه الدولة^(٢٣١)، أما إذا تفرقا فإن سريان المفهوم الاجتماعي للقانون المحلي على هذا النحو السابق يعد بمثابة إحدى الوسائل التصحيحية لما ينتج عن الإسناد الجامد للقانون المحلي بمفهومه الجغرافي من تطبيق قانون لا توجد بينه وبين دعوى

(٢٢٩) د. محمد الروبي: تنازع القوانين في مجال الالتزامات غير التعاقدية... مرجع سابق، ص ٧٦

(٢٣٠) د. هشام علي صادق: تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري... مرجع سابق، ص ٢٦؛ د. محمد الروبي: تنازع القوانين في مجال الالتزامات غير التعاقدية... مرجع سابق، ص ٧٦

(٢٣١) د. حسام الدين فتحي ناصف: المرونة المطلوبة في تطبيق القانون المحلي على وقائع المسؤولية التقصيرية المعقدة- دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، ١٩٩٨، ص ١١

المسؤولية سوى صلة واهية أو ضعيفة إذا قورن بتطبيق قانون آخر تجمععه بدعوى المسؤولية صلة أو أكثر وثوقاً^(٢٣٢).

وتبنت التشريعات الحديثة للقانون الدولي الخاص المفهوم الاجتماعي للقانون المحلي منها القانون الدولي الخاص السويسري الصادر في ١٨ ديسمبر ١٩٨٧ حيث نصت الفقرة الأولى من المادة ١٣٣ على أنه "إذا كان للمسؤول والطرف المضرور محل إقامة معتاد في نفس الدولة، فإن الدعاوى المستندة إلى العمل غير المشروع تخضع لقانون هذه الدولة"، كما نصت المادة ١/١٥ من ذات القانون على أنه "لا يطبق القانون الذي يعينه هذا التشريع استثنائياً، إذا ظهر بجلاء من جميع الظروف المحيطة بالنزاع أنه لا يرتبط بهذا القانون إلا برابطة ضعيفة وأنه يحتفظ مع قانون آخر برابطة أكثر وثوقاً".

يتبين من هذا النص السابق أن المشرع السويسري قد منح القاضي المطروح أمامه النزاع سلطة استبعاد القانون الذي تعينه قواعد التنازع السويسرية إذا تبين من الظروف المحيطة بالنزاع أنه لا يرتبط بالقانون المعين إلا من خلال رابطة ضعيفة إذ يتعين على القاضي في هذه الحالة تطبيق القانون الذي يتضح أنه يحتفظ مع المنازعة برابطة وثيقة واستبعاد تطبيق القانون الآخر^(٢٣٣).

أيضاً القانون الدولي الخاص الإيطالي الصادر بالقانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٩٥ بعد أن نصت الفقرة الأولى من المادة ٦٢ منه على تقرير اختصاص قانون الدولية التي وقع فيها العمل غير المشروع نصت الفقرة الثانية من ذات المادة على أنه "إذا كان أطراف المنازعة يحملون ذات الجنسية وكانوا مقيمين في ذات الدولة، فإن قانون هذه الدولة هو الذي يطبق".

كذلك الفقرة الأولى من المادة ٤٨ من القانون الدولي الخاص النمساوي لعام ١٩٧٨ نصت على أن "دعاوى التعويض عن المسؤولية التقصيرية يحكمها قانون

(٢٣٢) د. أحمد محمد الهواري: نظرات في استثناءات تقويم الإسناد- دراسة تحليلية تأصيلية في ضوء تشريعات القانون الدولي الخاص الحديثة وبوجه خاص التشريع السويسري، دار النهضة العربية، ١٩٩٥، ص ٦٥

(٢٣٣) د. أحمد محمد الهواري: نظرات في استثناءات تقويم الإسناد... مرجع سابق، ص ١٧

الدولة التي وقع فيها السلوك الذي أدى إلى إحداث الضرر ومع ذلك إذا كان للأطراف علاقة أقوى مع دولة أخرى فإن قانون هذه الدولة هو الذي يطبق". ونصت المادة ٣/٢٥ من القانون الدولي الخاص التركي الصادر في ٢٢ مايو ١٩٨٢ على أنه "في الحالة التي تكون فيها العلاقة القانونية الناشئة عن العمل غير المشروع على صلة وثيقة مع دولة أخرى غير الدولة التي وقع فيها الفعل الضار فمن الممكن تطبيق قانون هذه الدولة".

ونصت المادة ٦١ من القانون الدولي الخاص المجري لعام ٢٠١٧ على أنه "إذا كان محل الإقامة المعتاد للمضرور والملتزم في الالتزام غير التعاقدية، في الدولة نفسها التي نشأ فيها أثر الواقعة القانونية التي أدت إلى نشوء الالتزام، فإن قانون هذه الدولة هو الذي يسري"، وفي حالة الالتزام غير التعاقدية المرتبط بعلاقة قانونية أخرى سابقة على نشأته فقد نصت المادة ٦٢ من ذات القانون على أن القانون الذي يحكم العلاقة القانونية يطبق على الالتزام غير التعاقدية.

ونذكر كذلك القانون الدولي الخاص التونسي الصادر بالقانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٨ حيث نصت المادة ٧٠ منه على أن "تخضع المسؤولية غير التعاقدية لقانون الدولة التي حصل بها الفعل الضار إلا أنه إذا أنتج الضرر بدولة أخرى فإن قانون هذه الدولة ينطبق إذا طلب المتضرر ذلك. وإذا كان المتسبب وللمضرور مكان إقامة معتاد بنفس الدولة ينطبق قانون هذه الدولة".

وقد أحال مشروع القانون الدولي الخاص الفرنسي لعام ٢٠٢٢ فيما يتعلق بتحديد القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية إلى تنظيم روما (٢)، حيث نصت المادة ٩٤ من المشروع على أن "يحدد القانون المنطبق على الالتزامات غير التعاقدية بموجب اللائحة (EC) رقم ٢٠٠٧/٨٦٤ الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ ١١ يوليو ٢٠٠٧ بشأن القانون المنطبق على الالتزامات غير التعاقدية ("روما الثانية")".

ما لم ينص هذا القانون على خلاف ذلك، ورهنًا بالاتفاقيات الدولية الملزمة لفرنسا، تخضع الالتزامات غير التعاقدية التي تستثنيها اللائحة المشار إليها في الفقرة الأولى من نطاق تطبيقها للقانون المنطبق بموجبها^(٢٣٤).

موقف التقنين الأمريكي الثالث لتنازع القوانين The Restatement (Third) of Conflict of Laws

يعمل معهد القانون الأمريكي (ALI)^(٢٣٥) حالياً على إعادة صياغة المجموعة الأمريكية لتنازع القوانين The Restatement التي ستحل محل المجموعة الثانية الصادرة عام ١٩٧١ والتي حلت بدورها محل المجموعة الأولى الصادرة عام ١٩٣٤، وبدأ معهد القانون الأمريكي في العمل على إعداد المجموعة الثالثة لقواعد التنازع منذ عام ٢٠١٤^(٢٣٦) التي تشتمل على ١٥ فصلاً^(٢٣٧)، عقد المعهد حتى الآن ثلاثة

^(٢٣٤) شكلت اللجنة الفرنسية للقانون الدولي الخاص فريق عمل برئاسة جان بيير انسل jean pierre ancet لإعداد مشروع قانون القانون الدولي الخاص الفرنسي وقد قدم هذا المشروع ضمن أعمال اللجنة في ٢١ أكتوبر ٢٠٢٢، ونصوص هذا المشروع منشورة في J.D.I (Clunet) n°:3, 2022, p:785 et seq.
⁽²³⁵⁾ The American Law Institute

^(٢٣٦) وقد أسندت هذه المهمة إلى لجنة مكونة من أربعة علماء بارزين في مجال تنازع القوانين وهم: الأستاذ كيرميت روزفلت الثالث Kermit Roosevelt III من جامعة بنسلفانيا- مقررًا، وعضوية الأساتذة آن. إستين Ann L. Estin وولورا إي. ليتل Laura E. Little وكريستوفر. وايتوك Christopher A. Whytock.

^(٢٣٧) تغطي هذه الفصول ما يلي: الفصل الأول: المقدمة، الفصل الثاني: أحكام الموطن، الفصل الثالث: الاختصاص القضائي، الفصل الرابع: الاعتراف بالأحكام الأجنبية وتنفيذها، الفصول من الخامس إلى الرابع عشر: وبيانها الفصل الخامس: القواعد العامة لقواعد الإسناد، بما في ذلك تحديد القانون الأجنبي والتمييز بين مسائل الموضوع والإجراءات، الفصل السادس: القانون واجب التطبيق على مسائل الضرر Torts (المسؤولية التقصيرية)، الفصل السابع: قواعد التنازع المتعلقة بالملكية (بما في ذلك الملكية الزوجية والتركات)، الفصل الثامن: القانون واجب التطبيق على العقود الدولية، الفصل التاسع: الدعاوى القضائية المركبة، الفصل العاشر: قواعد تنازع في الصناديق الاستثمارية Trusts، الفصل الحادي عشر: القانون الذي يحكم التركات، الفصل الثاني عشر: قواعد التنازع في مجال العلاقات الأسرية، الفصل الثالث عشر: القانون

اجتماعات سنوية في أربع جلسات^(٢٣٨) انتهى فيها إلى الموافقة على ٥٦ مادة أساسية، من ضمنها ١٢ مادة تحت الفصل السادس المتعلق بتحديد القانون واجب التطبيق على الضرر (المسؤولية التقصيرية)، أقرها المعهد في جلسته المنعقدة بتاريخ ٢٤ مايو ٢٠٢٣م، وتعتبر المواد التي أقرها المعهد نهائية يمكن الاستشهاد بها في بحثنا، حيث تخضع فقط للمراجعة التحريرية غير الجوهرية حتى إصدار التقنين كاملاً، وإذا رأى المقررون ضرورة إجراء تعديل جوهري لها، فعليهم تقديم التعديل المقترح لأعضاء المعهد لإقراره^(٢٣٩).

القواعد التي يتضمنها التقنين الأمريكي Restatement عبارة عن مبادئ توجيهية ودليل تستعين به المحاكم لتطبيق قواعد تتنازع القوانين في المنازعات المطروحة أمامها وتفقد طابع الإلزام ما لم تعتمد كل ولاية على حدة في قوانينها الداخلية^(٢٤٠). وفي ظل غياب أي نظام فيدرالي لقواعد تتنازع القوانين، تجد المحاكم الأمريكية في

المطبق على مسائل الوكالة والشراكات، الفصل الرابع عشر: القانون واجب التطبيق على الشركات التجارية. أما الفصل الخامس عشر والأخير فيضم قواعد التنازع في المسائل بين الولايات الفيدرالية.

^(٢٣٨) انظر جلسات المعهد رقم ١ في (٢١ أبريل ٢٠٢٠)، رقم ٢ (٢٥ مارس ٢٠٢١)، رقم ٣ (مارس ٢٠٢٢)، رقم ٤ (مارس ٢٠٢٣)، عبر الرابط:

<https://www.ali.org/publications/restatement-law-third/conflict-laws-3d#>

^(٢٣٩) أقر المعهد حتى الآن: مقدمة التقنين (الفقرات ١٠٠١-١٠٠٤)، أحكام الموطن (الفقرات ٢٠٠١-٢٠٠٩)، المبادئ العامة لقواعد التنازع (الفقرات ٥٠٠١-٥٠٠٦)، تحديد القانون الأجنبي (الفقرات ٥٠٠٦-١٣-٥٠٠٨)، القانون واجب التطبيق على الأضرار (الفقرات ٦٠٠١-٦٠١٢)؛ الملكية (الفقرات ٧٠٠١-٧٠١١)؛ الملكية الزوجية (الفقرات ٧٠١٢-٧٠١٨)؛ والعقود (الفقرة ٨٠٠١). انظر في ذلك:

Symeon C. Symeonides: The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement: An Introduction, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht* (RabelsZ), 2024, vol. 88, Iss.1, p:10

⁽²⁴⁰⁾ Sarah Quinn: Considérations de method: l'exemple du conflit de lois en matière délictuelle. *Restatement III de l'American Law Institute et règlement Rome II de l'Union européenne*, *Rev. crit. de DIP*, 2023, n° 1, p: 25

هذه التقنيات منهجية وحلولاً مستوحاة من السوابق القضائية المستقرة، وشروحات قيمة^(٢٤١).

صدرت المجموعة الأمريكية الأولى first Restatement لتتازع القوانين عام ١٩٣٤، وهي تقوم على مبدأ اليقين القانوني واحترام التوقعات المشروعة للأطراف، من خلال التطبيق الجاد لقاعدة القانون المحلي - محل وقوع الخطأ - بصرف النظر عن مدى ملاءمته للنزاع المطبق عليه من عدمه^(٢٤٢)، ثم صدرت المجموعة الأمريكية الثانية Second Restatement في عام ١٩٧١ واتسمت بالمرونة المفرطة من خلال منح القاضي سلطة تقديرية واسعة في تطبيق القانون الأكثر صلة وملاءمة للنزاع بالنظر لكل حالة على حدة دون التقيد بالإعمال الجاد لقاعدة التنازع (القانون المحلي)، حتى ولو كان ذلك على حساب اليقين القانوني وارتبطت باسم Reese، وفيما يتعلق بتحديد القانون واجب التطبيق على الضرر فقد نصت الفقرة الأولى من المادة ١٤٥ لهذا التقنين على أن "قانون الدولة ذات الصلة الأوثق بالواقعة والأطراف يُحدد حقوق والتزامات الأطراف فيما يتعلق بمسألة المسؤولية التقصيرية، ويستند هذا التحديد إلى المبادئ الموضحة في الفقرة ٦، مع مراعاة صلات وروابط مثل مكان الضرر، والسلوك، والموطن، والعلاقة بين الأطراف". وبموجب السلطة الواسعة التي تمتع بها القضاة في ظل المجموعة الثانية استطاعت المحاكم الأمريكية الاستقرار على مجموعة من السوابق القضائية حول نتائج متشابهة وغالباً متطابقة في عدد من المسائل، خاصة منازعات المسؤولية التقصيرية^(٢٤٣).

(241) Horatia Muir Watt, Dominique Bureau et Sabine Corneloup: Le Restatement III du droit des conflits de lois: débats et comparaisons, Rev. crit. de DIP, 2023, n° 1, p:1

(٢٤٢) اتسمت المجموعة الأولى بطابع بيل Joseph H. Beale الإقليمي، الذي اعتمد عند صياغة قواعد هذه المجموعة على مبدأ الإقليمية territoriality والحقوق المكتسبة vested rights، واستخلص منها تقريباً جميع قواعد التقنين الأول. انظر في دور الفقيه Joseph H. Beale عند صياغة المجموعة الأمريكية الأولى:

Symeon C. Symeonides, The First Conflicts Restatement Through the Eyes of Old: As Bad as Its Reputation?, Southern Illinois University Law Journal, 2007, n: 32, pp: 39-82

(243) Symeon C. Symeonides: The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement ... op.cit, p:12

وما بين جمود المجموعة الأولى والمرونة المفرطة في المجموعة الثانية، أقر معهد القانون الأمريكي القواعد المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق على مسائل المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الفعل الضار في مجموعة تتألف القوانين الثلاثة Third Restatement في ٢٤ مايو ٢٠٢٣ م، والتزم فيها منهج وسط بين الأعمال الجامد لقاعدة القانون المحلي الذي اتسم بها في التقنين الأول، والمرونة المفرطة التي تمتع بها التقنين الثاني، دون تفضيل لأحدهما على الآخر^(٢٤٤)، فهو يحافظ على مبدأ اليقين القانوني *attention to certainty* والقدرة على التنبؤ *predictability* (ما يسميه التقنين "الإسناد النظامي systemic factors") من جانب وبراعي في ذات الوقت المرونة *flexibility* التي تقتضي ترك مساحة من السلطة التقديرية تمنح القاضي تطبيق القانون الملائم وفقا لكل حالة على حدة (ما يسميه التقنين "right-answer factors")^(٢٤٥).

ويظهر ذلك من خلال القاعدة العامة المنصوص عليها في المادة ٦٠١ من التقنين الثالث التي تنص على أن "في حالة عدم وجود اختيار صحيح من قبل الأطراف، تخضع مسألة الضرر لقانون الدولة ذات المصلحة المهيمنة the dominant interest في المسألة. ويتم تحديد الدولة ذات المصلحة المهيمنة من خلال تقييم السياسات ذات الصلة للمحكمة والدول الأخرى ذات المصلحة، ومصالح الدول ذات الصلة في المسألة، والتوقعات المعقولة للأطراف. ويحدد التقنين قواعد تُحدد الدول ذات المصلحة المهيمنة في مسائل مُحددة (الفقرتان ٦٠١١ و ٦٠١٢) ولفئات أوسع من القضايا بناءً على تفرق ضوابط الإسناد (الفقرتان ٦٠٠٦ و ٦٠٠٩). وعند تحديد الدولة ذات المصلحة المهيمنة في مسألة مُعينة، ينبغي على المحاكم مراعاة:

(244) Symeon C. Symeonides: The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement ... op.cit, p:7

(245) Sarah Quinn: Considérations de méthode: l'exemple du conflit de lois en matière délictuelle. Restatement III de l'American Law Institute et règlement Rome II de l'Union européenne, Rev. crit. de DIP, 2023, n° 1, p: 27

"ils comptent atteindre un équilibre entre les valeurs «systémiques» (certitude, prévisibilité, uniformité, simplicité) et la recherche de la «bonne réponse» (analyse circonstanciée, contextualisée, individualisée)"

(١) تحديد ما إذا كانت المسألة خاضعة لإحدى قواعد الضرر أو المسائل الخاصة الواردة في الفقرتين ٦.١١ و ٦.١٢، من التقنين، وإذا كان الأمر كذلك فينبغي تطبيق القانون المحدد في هذه القواعد. (٢) إذا كانت المسألة المعنية تتعلق بتنظيم السلوك أو توزيع الخسائر، كما هو موضح في الفقرات من ٦.٠٣ إلى ٦.٠٥. (٣) طبق القاعدة الواردة في الفقرات من ٦.٠٦ إلى ٦.٠٩ بما يتناسب مع نوع المسألة وتوزيع ضوابط الإسناد.

يتبين من هذا النص أن التقنين الثالث جعل المبدأ العام هو احترام اليقين القانوني والتوقعات المعقولة للأطراف من خلال النص على تطبيق قانون دولة المصلحة المهيمنة، في حالة عدم وجود اختيار من جانب الأطراف للقانون الذي يرغبون في تطبيقه على مسائل المسؤولية التقصيرية وهو ما تسمح به المادة ٦.١٠ من التقنين^(٢٤٦)، ومفهوم المصلحة المهيمنة له دوراً مزدوجاً لتحديد القانون واجب التطبيق على قضايا الضرر، الأول دور توجيهي يتمثل في الأخذ به عند صياغة قواعد التنازع الواردة في الفقرات التالية للمادة ٦.٠١، (قواعد محددة لحالات محددة)، أما بالنسبة للمسائل غير المدرجة في فقرات المادة ٦ فإن المحكمة ترجع في تحديد القانون واجب التطبيق إلى المعيار الذي وضعته المادة لتحديد مفهوم المصلحة المهيمنة (خلال تقييم السياسات ذات الصلة للمحكمة والدول الأخرى ذات المصلحة، ومصالح الدول ذات الصلة في المسألة، والتوقعات المعقولة للأطراف)^(٢٤٧).

أما بالنسبة لمراعاة المرونة التي تقتضي التعرض لكل حالة على حدة، فقد نص عليها التقنين كاستثناء على القاعدة العامة السابقة تطبيقاً للقانون الأنسب أو الأكثر ملاءمة *The most appropriate law* إذ نصت المادة ٥.٠٣ من التقنين الثالث على أن "لا يطبق القانون الذي يشير إليه هذا التقنين إذا ظهر من ظروف استثنائية

^(٢٤٦) تنص المادة ٦.١٠ من التقنين الأمريكي الثالث لتنازع القوانين على أنه "(أ) يجوز للأطراف، بالاتفاق المتبادل، اختيار القانون الذي يحكم الضرر بعد وقوعه. (ب) يجوز للأطراف، بالاتفاق المتبادل، اختيار القانون الذي يحكم الضرر قبل وقوعه، إذا كانت للدولة المختارة علاقة جوهرية بالأطراف أو النزاع، أو كان هناك أساس آخر معقول للاختيار."

⁽²⁴⁷⁾ Symeon C. Symeonides: The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement ... op.cit, p:15

غير مُفسرة في القضية أن قانون دولة أخرى أكثر ملاءمةً بشكل واضح. في مثل هذه الحالات، تطبق المحكمة القانون الأنسب^(٢٤٨).

تطبيق القانون الأنسب في بعض الحالات التي يتبين فيها للمحكمة وجود قانون خلاف المحدد بقواعد التقنين أكثر صلة وملاءمة للنزاع فإنه يطبق ذلك القانون إنما هو استثناء عام يطبق على كافة القواعد الواردة في التقنين بما فيها قواعد الفصل السادس المتعلقة بمسائل الضرر^(٢٤٩).

وبالرجوع للقواعد المحددة في التقنين فيما يتعلق بمسائل الضرر، فقد فرق التقنين بين قواعد تنظيم السلوك^(٢٥٠) وقواعد توزيع الخسائر^(٢٥١) في حالة وقوع الفعل والنتيجة في دولة واحدة وبين تفرق عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة.

^(٢٤٨) ويجري نصها باللغة الإنجليزية على النحو الآتي:

"The law selected by the rules of this Restatement will not be used if a case presents exceptional and unaccounted-for circumstances that make the use of a different state's law manifestly more appropriate. In such cases, the court will select the manifestly more appropriate law"

⁽²⁴⁹⁾ Symeon C. Symeonides: The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement ... op.cit, p:16

^(٢٥٠) تنص المادة ٦.٣ من التقنين على أن "(أ) مسائل تنظيم السلوك، في سياق المسؤولية التقصيرية، هي مسائل تتعلق بما إذا كانت المسؤولية تُفرض على الفاعل بسبب سلوك خاطئ. عند اختيار القانون الذي يحكم هذه المسائل، تُعتبر ضوابط الإسناد الإقليمية، مثل موقع السلوك أو الإصابة، ذات أهمية أساسية.

(ب) مسائل توزيع الخسارة، في سياق المسؤولية التقصيرية، هي مسائل تتعلق بكيفية توزيع الخسارة بين الأطراف المعنية بناءً على اعتبارات أخرى غير مجرد عدم مشروعية السلوك. عند اختيار القانون الذي يحكم هذه المسائل، تُعتبر ضوابط الإسناد الشخصية، مثل موطن الأطراف، ذات أهمية أساسية."

^(٢٥١) من أمثلة مسائل تنظيم السلوك المنصوص عليها في التقنين على سبيل المثال لا الحصر: (أ) ما إذا كان السلوك يشكل فعلاً ضاراً، بما في ذلك ما إذا كان إهمالاً، أو ما إذا كانت المصلحة تستحق الحماية القانونية؛ (ب) معايير السلوك أو السلامة، (ج) واجب أم حق، (د) ما إذا كان الواجب مستحقاً للمدعي، (هـ) الشروط الأساسية للمسؤولية، (و) الدفع التي تنفي الخطأ، (ز) المسؤولية الموضوعية، (ح) نطاق المسؤولية

ومن أمثلة مسائل توزيع الخسائر المنصوص عليها في المادة ٦.٠٤ من التقنين: المسؤولية التبعية والتضامنية- المساهمة والتعويض بين مرتكبي الضرر- قياس الأضرار"

أولاً: القانون واجب التطبيق على مسائل تنظيم السلوك وتوزيع الخسائر عند وقوع السلوك والضرر في نفس الدولة أو بين دول لا يوجد اختلاف جوهري بين قوانينها - تطبيق القانون المحلي

فيما يتعلق بمسائل تنظيم السلوك Conduct-Regulation Issues: إذا وقع السلوك الضار والضرر في نفس الدولة فيطبق قانون هذه الدولة باعتباره القانون المحلي بصرف النظر عن اتحاد موطن الأطراف من عدمه وفقاً لما نصت عليه المادة ٦.٦ من التقنين^(٢٥٢) حيث تعتبر ضوابط الإسناد الإقليمية في مسائل تنظيم السلوك ذات أهمية كبرى^(٢٥٣).

أما فيما يتعلق بمسائل توزيع الخسائر Loss-Allocation Issues: فرق التقنين بين حالة وجود موطن مشترك للأطراف في دعوى المسؤولية في هذه الحالة يطبق قانون الموطن المشترك على المسائل المتعلقة بتوزيع الخسائر، فإن اختلف موطن المسؤول عن موطن المضرور فيطبق القانون المحلي (قانون الدولة التي وقع فيها السلوك والإصابة) وفقاً لما نصت عليه المادة ٦.٠٧ و ٦.٠٨ من التقنين^(٢٥٤) حيث تعتبر ضوابط الإسناد الشخصية مثل موطن الأطراف ذات أهمية أساسية في مسائل توزيع الخسائر^(٢٥٥).

^(٢٥٢) تنص المادة ٦.٠٦ من التقنين الثالث على أنه "عند وقوع السلوك الضار والإصابة الناتجة عنه في نفس الدولة، يُطبّق قانون هذه الدولة على مسائل تنظيم السلوك. ويجوز اعتبار الدول ذات الصلة بالنزاع، التي لا تتعارض قوانينها بشكل جوهري، دولة واحدة فيما يتعلق بالقانون واجب التطبيق وفقاً لهذه المادة".

^(٢٥٣) راجع نص المادة ٦.٠٣ (أ) من التقنين الأمريكي الثالث.

^(٢٥٤) تنص المادة ٦.٠٧ من التقنين على أنه "عندما يكون الأطراف المعنيون لهم موطن في دولة واحدة، يُطبّق قانون هذه الدولة على مسألة توزيع الخسائر. ويجوز اعتبار الدول ذات الصلة بالنزاع، التي لا تتعارض قوانينها بشكل جوهري، دولة واحدة فيما يتعلق بالقانون واجب التطبيق وفقاً لهذه المادة"، كما نصت المادة ٦.٠٨ على أن "عندما يكون الأطراف المعنيون مقيمين في دول تتعارض قوانينها جوهرياً، ووقع السلوك والضرر في دولة واحدة، يطبق قانون هذه الدولة على مسألة توزيع الخسائر".

^(٢٥٥) راجع نص المادة ٦.٠٣ (ب) من التقنين الأمريكي الثالث.

الدول ذات القوانين غير المتنازعة States with non-conflicting laws:

من خصائص قواعد التنازع إنها قواعد غير مباشرة تسند المنازعة إلى القانون الذي يحكمها، فهي تحدد القانون واجب التطبيق عليها بطريقة آلية صماء دون النظر إلى مضمون ومحتوى القانون الذي تشير إلى تطبيقه، ويمتاز التقنين الأمريكي الثالث أنه حل مشكلة تنازع القوانين بالنظر إلى محتوى هذه القوانين، حيث يتبين من الجزء الأخير للفقرة ٦.٠٦ و ٦.٠٧ من التقنين التي تنص في كل منهما على أنه "يجوز اعتبار الدول ذات الصلة بالنزاع، التي لا تتعارض قوانينها بشكل جوهري، دولة واحدة فيما يتعلق بالقانون واجب التطبيق وفقاً لهذه المادة"، كما أن المادة ٦.٠٢ قد نصت على القاعدة العامة بالنسبة للقانون واجب التطبيق على مسائل المسؤولية التقصيرية فنصت على أن "يمكن اعتبار الدول التي لا تتعارض قوانينها بشكل جوهري بشأن قضية معينة هي نفس الدولة عند تحديد القانون الحاكم لهذه القضية"^(٢٥٦)، يتبين من ذلك أنه في حالة توزيع عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة بأن وقع السلوك أو العمل الضار في دولة ووقع الضرر في دولة أخرى، ففي حالة عدم وجود اختلاف جوهري في مضمون ومحتوى قانون دولة محل وقوع الفعل الضار وقانون دولة محل تحقق الضرر، فيعتبر قانون كلتا الدولتين بمثابة قانون دولة واحدة فيما يتعلق بالقانون واجب التطبيق على النزاع، على نحو يجيز للقاضي تطبيق قانون أيٍّ منهم، على أساس أن التنازع في هذه الحالة ليس تنازعاً حقيقياً بين القوانين false conflicts، فإذا ارتكب الفعل الضار في الدولة (أ) وتحقق الضرر في الدولة (ب)، فإن عدم وجود اختلاف جوهري بين قوانين الدولتين يجعل المحكمة تطبق أي قانون منهما على النزاع سواء محل وقوع الفعل أم محل تحقق الضرر باعتباره القانون المحلي حيث لا يوجد اختلاف جوهري بينهما^(٢٥٧).

^(٢٥٦) ويجري نصها على النحو الآتي:

"States whose laws are not in material conflict on a particular issue may be considered the same state in identifying the governing Section for that issue".

⁽²⁵⁷⁾ Symeon C. Symeonides: The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement ... op.cit, p:19

ثانياً: القانون واجب التطبيق على مسائل تنظيم السلوك وتوزيع الخسائر عند تفرق عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة يوجد اختلاف جوهري بين قوانينها

نصت المادة ٦.٠٩ من التقنين الأمريكي الثالث لتتازع القوانين على أن " (أ) عندما يتسبب سلوك في دولة معينة في إحداث ضرر في دولة أخرى، يطبق قانون دولة السلوك على كل من مسائل تنظيم السلوك ومسائل توزيع الخسائر، باستثناء ما هو منصوص عليه خلافاً لذلك في المادة ٦.٠٧ من التقنين. (ب) ومع ذلك، إذا أثبت المضرور أن محل تحقق الضرر كان متوقعاً بشكل معقول، فإن قانون دولة الضرر، وليس السلوك، يطبق على جميع المسائل التي تنظمها هذه المادة" (٢٥٨).

يتحدد نطاق تطبيق هذه المادة في حالة تفرق عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة، بحيث يقع السلوك الضار في دولة ويتحقق الضرر في دولة أخرى، ويجب لتطبيق نص هذه المادة وجود اختلاف جوهري في محتوى هذه القوانين، لأن عدم اختلاف مضمون هذه القوانين يجعل النزاع خاضعاً للقواعد المنصوص عليها في المادة ٦.٠٦ و ٦.٠٧ التي تتناولها في الفرض الأول حيث تعامل على أنها واقعة في نفس الدولة (٢٥٩).

ويتبين من نص المادة ٦.٠٩ من التقنين إنها وضعت ترتيباً متسلسلاً للقانون واجب التطبيق على دعوى المسؤولية التقصيرية في حالة الأضرار العابرة للحدود، حيث يطبق أولاً: قانون دولة محل تحقق الضرر إذا كان أصلح للمضرور، إذ يتضح من الفقرة (ب) أنها تركت الخيار للمضرور في اختيار تطبيق قانون مكان تحقق الضرر، إذا أثبت أن مكان تحقق الضرر كان متوقعاً بشكل معقول نتيجة السلوك المرتكب من المسؤول عن الضرر، وإلا فسوف تطبق القاعدة العامة المنصوص عليها في الفقرة (أ) من ذات المادة التي تقرر تطبيق مكان تحقق السلوك الضار،

(٢٥٨) يجري نصها على النحو التالي:

"(a) When conduct in one state causes injury in another, the law of the state of conduct governs both conduct-regulation and loss-allocation issues, except as otherwise provided in § 6.07.

(b) However, if the injured party shows that the location of the injury was reasonably foreseeable, the law of the state of injury, rather than the state of conduct, governs all issues subject to this Section".

(259) Symeon C. Symeonides: The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement ... op.cit, p:30

ومن المؤكد أن المضرور لا يمارس هذا الخيار إلا عندما يكون مكان تحقق الضرر أصح له، فالخيار المنصوص عليه في الفقرة (ب) مقرر فقط لمصلحة الطرف المضرور وليس المتسبب في الضرر^(٢٦٠).

ثانياً: تطبيق قانون الموطن المشترك للأطراف إذا اتحدوا موطناً، وهو استثناء من القاعدة العامة المنصوص عليها في الفقرة (أ) من المادة ٦.٠٩ من التقنين. ثالثاً: يطبق قانون دولة محل وقوع السلوك الضار.

وبإعمال القواعد السابقة على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، فإنه يجوز للأطراف بعد وقوع الحادث الاتفاق على تحديد القانون واجب التطبيق على النزاع وفي هذه الحالة يطبق القانون المختار وفقاً لنص المادة ٦.٠١ و ٦.١٠ (أ) من التقنين.

وفي حالة عدم الاتفاق على اختيار هذا القانون، يفرق التقنين الثالث بين مسائل تنظيم السلوك ومسائل توزيع الخسائر فالنسبة للأولى إذا وقع الحادث والضرر في نفس الدولة يطبق قانون هذه الدولة على الأضرار الناشئة عن هذا الحادث، بصرف النظر عن موطن الأطراف، وهو نفس الحل المتبع إذا اختلف مكان الحادث عن مكان تحقق الضرر إذا لم يختلف مضمون هذه القوانين بشكل جوهري. وبالنسبة للثانية فيطبق قانون الموطن المشترك للأطراف بصرف النظر عن مكان الحادث أو محل تحقق الضرر إذا اتحدوا موطناً، فإن اختلفوا يطبق القانون المحلي (إذا كان مكان وقوع الحادث وتحقق الضرر في دولة واحدة أو عدم الاختلاف الجوهري لمحتواهما عند تفرقهما، يطبق قانون أيهما منهم).

وفي حالة تفرق عناصر المسؤولية بين أكثر من دولة مع وجود اختلاف جوهري لمحتوى قوانين هذه الدول، فيطبق محل تحقق الضرر إذا كان أصح للمضرور بشرط أن يثبت أن محل تحقق الضرر كان متوقعاً بشكل معقول، وإلا يطبق قانون الموطن المشترك للأطراف، فإن اختلفوا، يطبق قانون دولة وقوع الحادث. هذا كله ما لم يتبين من ظروف النزاع وجود قانون آخر أكثر مناسبة وملاءمة للنزاع فيطبق هذا القانون وفقاً لنص المادة ٥.٠٣ من التقنين.

(260) Symeon C. Symeonides: The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement ... op.cit, p:32

القانون واجب التطبيق على الأضرار الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة باعتبارها منتجا تخضع لأحكام مسؤولية المنتج وفقاً للتقنين الأمريكي

الثالث لتنازع القوانين

حدد التقنين الأمريكي الثالث قواعد خاصة بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على أضرار المنتجات نص عليها في المادة ٦.١١ التي تنص على أن " (أ) تُحدد المسؤولية عن الضرر الناتج عن مُنتج بموجب قانون: (١) الدولة التي سُلم فيها المُنتج إلى المستخدم النهائي، إذا كان المنتج متاحاً في أراضي تلك الدولة عبر القنوات التجارية المعتادة، متى كانت هذه الدولة هي أيضاً موطن المدعي، أو مكان تحقق الضرر، أو مكان التصنيع، أو موطن المدعي عليه، فإن لم يكن كذلك يطبق قانون (٢) موطن المدعي، إذا كان المُنتج متاحاً في أراضي هذه الدولة عبر القنوات التجارية المعتادة، متى كانت هذه الدولة هي أيضاً محل تحقق الضرر، أو مكان التصنيع، أو موطن المدعي عليه؛ أو، فإن لم يكن كذلك يطبق قانون (٣) مكان التصنيع، إذا كان المُنتج متاحاً في أراضي هذه الدولة عبر القنوات التجارية المعتادة، متى كانت هذه الدولة هي أيضاً محل تحقق الضرر، أو موطن المدعي عليه. (ب) إذا لم يحدد القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتج وفقاً للفقرة السابقة (أ)، فيحدد القانون واجب التطبيق على دعوى المسؤولية بموجب قواعد التنازع المطبقة على دعوى المسؤولية التقصيرية بصفة عامة" (٢٦١).

(٢٦١) يجري نصها على النحو التالي:

- "(a) Liability for injury caused by a product is determined by the law of:
- (1) the state where the product was delivered to the initial end user, if the product was available in that state through ordinary commercial channels and that state is also the plaintiff's domicile, the place of injury, the place of manufacture, or the defendant's domicile; or, if not,
 - (2) the plaintiff's domicile, if the product was available in that state through ordinary commercial channels and that state is also the place of injury, the place of manufacture, or the defendant's domicile; or, if not,
 - (3) the place of manufacture, if the product was available in that state through ordinary commercial channels and that state is also the place of injury or the defendant's domicile.
- (b) If subsection (a) does not determine the governing law, the law governing liability is selected under the general choice-of-law rules for torts in Topic 1".

يتبين من النص السابق أن واضعي التقنين تأثروا باتفاقية لاهاي بشأن تحديد القانون واجب التطبيق على مسؤولية المنتجات لعام ١٩٧٣ حيث لم يعتمد التقنين على ضابط إسناد واحد إنما يحدد القانون واجب التطبيق على أضرار المنتجات من خلال الاعتماد على مجموعة من الضوابط، تعبر عن الصلة الوثيقة بين النزاع والقانون الواجب تطبيقه.

وبإعمال قواعد التنازع الواردة في المادة السابقة على المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، فإن القانون واجب التطبيق يتحدد بشكل متسلسل بالترتيب الآتي:

أولاً: يطبق قانون الدولة حصل فيها المستهلك على المنتج إذا كانت هذه الدولة هي أيضاً موطن المدعي، أو مكان تحقق الضرر، أو مكان التصنيع، أو موطن المدعى عليه.

ثانياً: إذا لم تتوافر شروط تطبيق البند السابق، يطبق قانون دولة موطن المدعى عليه (المسؤول عن الضرر) إذا كانت هذه الدولة هي أيضاً محل تحقق الضرر، أو مكان التصنيع، أو موطن المدعى عليه.

ثالثاً: إذا لم تتوافر شروط تطبيق البند السابق، يطبق قانون الدولة التي يوجد بها مقر الشركة المصنعة، إذا كانت هذه الدولة هي أيضاً دولة محل تحقق الضرر، أو موطن المدعى عليه.

رابعاً: إذا لم تتوافر شروط تطبيق البند السابق، تطبق القواعد العامة التي تحدد القانون واجب التطبيق على دعوى المسؤولية التقصيرية التي تناولناها سابقاً.

ويلاحظ أن التقنين لم يشترط أن يكون المنتج معيباً لقيام مسؤولية المنتج إنما أخذ التقنين بنظام المسؤولية الموضوعية التي تقوم بمجرد أن يترتب على المنتج ضرر بالغير سواء الأشخاص أم الممتلكات سواء كان المنتج معيباً أم لا، وهو ما يتحقق بالنسبة لمسؤولية الشركة المصنعة عن الأضرار التي تسببها حوادث المركبات ذاتية القيادة.

والحمد لله رب العالمين

الخاتمة

تناول البحث بيان ماهية المركبات ذاتية القيادة وآلية عملها والأساس القانوني لدعوى المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الحوادث التي تسببها هذه المركبات، ثم تناول تحديد القانون واجب التطبيق على دعوى المسؤولية المدنية المترتبة عن حوادث هذه المركبات، وتعرض البحث لموقف اتفاقية لاهاي بشأن القانون واجب التطبيق على حوادث المرور لعام ١٩٧١، كما تناول القانون واجب التطبيق على أضرار هذه المركبات باعتبارها منتجاً يطبق بشأنها القواعد الخاصة بتحديد القانون واجب التطبيق عن أضرار المنتجات سواء في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ بشأن مسؤولية المنتجات أو تنظيم روما (٢) بشأن القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية بين دول الاتحاد الأوروبي والمقارنة بين اتفاقتي لاهاي والتنظيم.

كما تناول البحث موقف التشريعات الوطنية بشأن القانون واجب التطبيق على أضرار هذه المركبات بصفة خاصة في كل من التشريع المصري والفرنسي والتقنين الأمريكي الثالث لتنازع القوانين، وانتهى البحث إلى عدد من النتائج التوصيات تتمثل في الآتي:

أولاً: نتائج البحث

- ١- إمكانية رفع دعوى المسؤولية التقصيرية على الشركة المصنعة وفقاً للقواعد العامة أو رفع الدعوى المدنية عليها وفقاً للقواعد الخاصة بالمسؤولية عن أضرار المنتجات، دون اشتراط أن يكون المنتج معيباً.
- ٢- تطبيق قواعد التنازع الواردة في الاتفاقيات الدولية إذا كانت الدولة طرفاً في الاتفاقية، سواء في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧١ أو اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣، وفي حالة التعارض مع قواعد روما (٢) فالعبرة بأحكام الاتفاقية، احتراماً للالتزامات الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها قبل انضمامها لتنظيم روما (٢).
- ٣- يطبق المشرع المصري قاعدة القانون المحلي على دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات بما في ذلك المركبات ذاتية القيادة وفقاً لنص المادة ٢١ من القانون المدني المصري.

٤- الحاجة إلى تطويع القانون المحلي لأن قد يكون غير مناسب في بعض الحالات للتطبيق على دعوى المسؤولية

٥- تبني التقنين الأمريكي الثالث لتتازع القوانين منهج وسط يحافظ على اليقين القانوني واحترام توقعات الأطراف وفي الوقت نفسه يسمح بقدر من المرونة بتطبيق القانون الأنسب إذا تبين وجود قانون آخر غير القانون الذي تحدده قواعد التقنين، فيطبق القانون الأنسب، ثم إقراره قواعد خاصة بشأن المسؤولية عن أضرار المنتجات يمكن تطبيقها على الأضرار التي تسببها المركبات ذاتية القيادة.

ثانياً: التوصيات

١- نوصي المشرع المصري بحذف المادة ٢١ من القانون المدني المصري المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية بصفة عامة ووضع قواعد خاصة بشأن القانون واجب التطبيق على الناشئة عن الالتزامات غير التعاقدية مع تخصيص بعض تطبيقات هذه الالتزامات بقواعد إسناد خاصة مثل المسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات.

٢- نقترح عند وضع قواعد تتازع القوانين على الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن الفعل الضار في القانون المصري أن تكون القاعدة هي تطبيق القانون المحلي بتطبيق قانون محل تحقق الضرر باعتباره العنصر الأهم في دعوى المسؤولية، حيث لا يتصور وجود مسؤولية بدون ضرر وإن أمكن أن توجد بدون خطأ، كما نقترح بأن يتم النص على استثناء يسمح بإمكانية الخروج على تطبيق القانون المحلي إذا تبين أنه ليس له صلة بالنزاع أو كانت صلته هشة وضعيفة وأنه يوجد قانون آخر أكثر اتصالاً ومناسبة بالنزاع فيتم تطبيق القانون الأكثر صلة به. بحيث يكون النص المقترح هو "يسري على الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن الفعل الضار قانون الدولة التي وقع فيها الضرر، وإذا تبين للمحكمة وجود قانون آخر أكثر اتصالاً بالالتزام طبقت المحكمة القانون الأكثر صلة".

٣- نصي المشرع المصري بالنص على الأخذ بقاعدة قانون الإرادة في مجال الالتزامات غير التعاقدية الناشئة عن الفعل الضار، بحيث يجوز للأطراف الاتفاق بعد وقوع النزاع الاتفاق على اختيار القانون واجب التطبيق على النزاع بشرط أن يكون له صلة بالنزاع الذي يطبق عليه بحيث يكون النص المقترح "يجوز للأطراف الاتفاق على اختيار القانون واجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية بعد نشأتها، وينتج هذا الاختيار أثره في تحديد القانون واجب التطبيق متى كان له صلة بالنزاع".

٤- خضوع المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة لأحكام دعوى المسؤولية الناشئة عن المنتجات دون تطلب إثبات وجود عيب بها لإمكانية رفع دعوى المسؤولية، ووضع قواعد خاصة بشأن القانون واجب التطبيق على المسؤولية الناشئة عن أضرار المنتجات مثل الموجودة في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٣ أو الانضمام لهذه الاتفاقية.

مراجع البحث

أولاً: مراجع باللغة العربية

د. أحمد عبدالكريم سلامة

- الأصول المنهجية لإعداد البحوث العلمية، دار النهضة العربية، ٢٠١٧
- علم قاعدة التنازع والاختيار بين الشرائع أصولاً ومنهجاً، مكتبة الجلاء الجديدة بالمنصورة، بدون ناشر ١٩٩٦.

د. أحمد محمد أمين الهواري

- المسؤولية المدنية الناشئة عن الجريمة المعلوماتية في القانون الدولي الخاص، مجلة معهد دبي القضائي، العدد الأول، مايو ٢٠١٢.
- دعوى المسؤولية المدنية الناشئة عن حادثة المرور بين القانون الدولي الخاص وقانون العقوبات الدولي، مجلة الشريعة والقانون بكلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة، العدد ٤٣، ٢٠١٠.

- نظرات في استثناءات تقويم الإسناد- دراسة تحليلية تأصيلية في ضوء تشريعات القانون الدولي الخاص الحديثة وبوجه خاص التشريع السويسري، دار النهضة العربية، ١٩٩٥.

د. أشرف وفا محمد

- القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية- دراسة وفقاً لقواعد تنازع القوانين في القانون العماني وأحكام المعاهدات الدولية، مجلة الأمانة الصادرة عن مجمع البحوث والدراسات بأكاديمية السلطان قابوس لعلوم الشرطة، العدد ٢٧، ٢٠١٦.

د. أيمن مصطفى أحمد البقلي ود. طارق جمعة السيد راشد

- نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة، مجلة البحوث الفقهية والقانونية لكلية الشريعة والقانون بدمنهور، العدد ٤١، إبريل ٢٠٢٣

د. توفيق حسن فرج ود. جلال علي العدوي

- النظرية العامة للالتزام- مصادر الالتزام وأحكام الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٢.

د. جابر جاد نصار

- أصول وفنون البحث العلمي، دار النهضة العربية، ٢٠١٨

د. حسام الدين فتحي ناصف

- المرونة المطلوبة في تطبيق القانون المحلي على وقائع المسؤولية التقصيرية المعقدة- دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، ١٩٩٨.

د. خالد عبدالفتاح محمد خليل

- المسؤولية عن عمل المنتجات والتعويض عن الضرر في القانون الدولي الخاص- دراسة مقارنة- دار الجامعة الجديدة، ٢٠١٦.

د. شوق حسين شويكي ود. محمود إبراهيم فياض

- المسؤولية المدنية عن حوادث التاكسي الطائر في دبي- دراسة استشرافية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٧، العدد ٢، ديسمبر ٢٠٢٠.

د. عبدالله فاضل حامد ود. روزان عمر خالد

- تنازع القوانين في المسؤولية الناجمة عن المنتجات المعيبة- دراسة تحليلية مقارنة- مجلة الشريعة والقانون بكلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة، السنة ٣٦، العدد ٨٩، يناير ٢٠٢٢.

د. عبدالمنعم زمزم

- المطول في القانون الدولي الخاص: دار النهضة العربية، ٢٠٢٤.

د. عز الدين عبدالله

- القانون الدولي الخاص- الجزء الثاني في تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي الدوليين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط التاسعة، ١٩٨٦.

د. فايق عوضين محمد

- استخدامات تقنيات الذكاء الاصطناعي بين المشروعية وعدم المشروعية- الجزء الأول- ماهية الذكاء الاصطناعي ومجالات استخداماته الأمنية، المجلة الجنائية القومية، المجلد ٦٥، العدد الأول، ٢٠٢٢

محمد أحمد المعداوي عبد ربه مجاهد

- المسؤولية المدنية عن الروبوتات ذات الذكاء الاصطناعي- دراسة مقارنة، المجلة القانونية لكلية الحقوق جامعة القاهرة فرع الخرطوم، المجلد ٩، العدد ٢، ٢٠٢١.

د. محمد الروبي

- تنازع القوانين في مجال الالتزامات غير التعاقدية- دراسة تأصيلية تحليلية مقارنة وفقاً لمشروع التنظيم الأوروبي (روما ٢)، دار النهضة العربية، ط الثانية، ٢٠١٣.

د. محمد حرب اللصاصمة

- الذكاء الاصطناعي ومستقبل التعليم- تطبيقات ومشروعات، دار الجنان للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى ٢٠٢٢

د. مها رمضان محمد بطيخ

- المسؤولية المدنية عن أضرار أنظمة الذكاء الاصطناعي- دراسة تحليلية مقارنة، المجلة القانونية لكلية الحقوق جامعة القاهرة فرع الخرطوم، المجلد ٩، العدد ٥، ٢٠٢١.

د. ميشال مطران

- المركبات ذاتية القيادة- التحديات القانونية والتقنية، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت- لبنان، الطبعة الأولى ٢٠١٨.

د. هشام علي صادق

- المطول في القانون الدولي الخاص- الجزء الأول تنازع القوانين، دار الفكر الجامعي، ٢٠١٤.

- القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، ٢٠١٤.
- تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٢.

ثانياً: المراجع الأجنبية

Alexander Kriebitz, Raphael Max, Christoph Lütge

- The German Act on Autonomous Driving: Why Ethics Still Matters, journal of Philosophy & Technology, Vol 35, article n° 29, 2022.

Alfred R. Cowger, Jr

- Liability Considerations When Autonomous Vehicles Choose The Accident Victim, Journal of High Technology Law, vol:19, n°:1, 2018.

Bernard Hanotiau

- The American Conflicts Revolution and European Tort Choice-of-Law Thinking, the American Journal of Comparative Law, Vol. 30, n°.1, 1982.

Cécile Di Mcglio

- La loi applicable à la responsabilité du fait des produits, Journal des Sociétés, 2013.

Eric Tjong Tjin Tai

- Civil Liability for Self-driving Cars in Dutch Law, chapter in Autonomous Vehicles and Civil Liability in a Global Perspective edited by: Benjamin von Bodungen, Ilaria Amelia Caggiano, Maria Cristina Gaeta and Hans Steege, Springer 2023.

Erwin Sotiri

- Artificial intelligence, auto-driving cars and why robots will not rule mankind... yet !, Pin Code, n° 2, 2019.

Francisco Ternera Barrios et Fabricio Mantilla Espinosa

- La responsabilité objective du fatides activités dangereuses, Journal Estud. Socio-Juríd, vol.6 n°2, 2004

Hans Steege, Ilaria Amelia Caggiano, Maria Cristina Gaeta,**Benjamin von Bodungen**

- Autonomous Vehicles and Civil Liability in a Global Perspective, Data Science, Machine Intelligence, and Law, Vol. 3, Springer, 2024.

Horatia Muir Watt, Dominique Bureau et Sabine Corneloup

- Le Restatement III du droit des conflits de lois: débats et comparaisons, Rev. crit. de DIP, n° 1, 2023.

Iolande Vingiano

- Quel avenir juridique pour le "conducteur" d'une "voiture intelligente"?, Petites affiches, n°239, 2014.

Jan de bruyne and cedric vanleenhove

- The rise of self-driving cars- is the private international law framework for non-contractual obligations posing a bump in the road?, IALS Student Law Review (ISLR), vol. 5, iss.1, 2018.

Jean-Louis Gazzaniga

- Introduction Historique au Droit des obligations, Ed. PUF, 1992.

Joshua Godwin Kyeremateng

- The Law Applicable to Liability Arising from the Use of Self-driving Cars in the Wake of the Fourth Industrial Revolution: A Global Comparative Analysis, dissertation Submitted for the degree of master of law, University of Johannesburg (South Africa), 2020.

Jonas Knetsch

- La voiture autonome face au droit: les réponses en droit positif et en droit prospectif (regards d'aujourd'hui vers le futur ?), Revue internationale de droit compare, n°:2, 2023.

Julia Farhana Rosemadi, Dennis W. K. Khong and Gita**Radhakrishna**

- Civil Liability of Autonomous Vehicles: A Review of Literature, IIUM Law Journal, vol: 30, n°: 2, 2022.

Kirsten Henckel

- Issues of conflicting laws– a closer look at the EU's approach to artificial intelligence, Nederlands Internationaal Privaatrecht (NIPR) journal, 2023.

Kyle Colonna

- autonomous cars and tort liability, Journal of Law, Technology & The Internet, vol: 4, n°: 4, 2012.

Mark Addey

- Conflict of Laws- Choice of Law Theories in Tort, 2023
Available at: <file:///C:/Users/AL%20Huda/Downloads/ssrn-4574112.pdf>

Marek Swierczynski and Łukasz Żarnowiec

- Law applicable to liability for damage caused by traffic accidents involving autonomous vehicles, Masaryk university journal of law and technology, vol: 14, n°:2, 2020.

Marylou Françoise

- Les régimes de responsabilité civile à l'épreuve des voitures autonomes, 2020.

Mélanie Thivillier

- L'assurance automobile d'un véhicule à conduite déléguée, Mémoire de Master, Université Jean Moulin- Lyon III- Faculté de droit- Institut Des Assurances De Lyon, 2016.

Natividad Goñi Urriza

- La Convivencia entre el Reglamento "Roma II" y el Convenio de la Haya de 1971 sobre los Accidentes de Circulación por Carretera en la Práctica Judicial Española, Cuadernos de Derecho Transnacional, vol: 16, n°:2, 2024

Patrick Tafforeau et Cédric Monnerie

- Droit de la propriété intellectuelle, Gualino, 4e édition, n: 710, p: 516, 2015

R. Harvey Chappell Jr

- Lex Loci Delicti and Babcock v. Jackson, William & Mary Law Review, vol. 7, n° 2, 1966.

Samuel Fulli-Lemaire

- Affaire PIP: quelques réflexions sur les aspects de droit international privé, Revue internationale de droit économique, 2015.

Sarah Quinn

- Considérations de method: l'exemple du conflit de lois en matière délictuelle. Restatement III de l'American Law Institute et règlement Rome II de l'Union européenne, Rev. crit. de DIP, n° 1, 2023.

Symeon C. Symeonides

- The Torts Chapter of the Third Conflicts Restatement: An Introduction, Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht (RabelsZ), vol. 88, Iss.1, 2024.

- Choice of Law in the American Courts in 2020: Thirty-Fourth Annual Survey, the American Journal of Comparative Law, Vol 69, Issue 2, 2021.
- The First Conflicts Restatement Through the Eyes of Old: As Bad as Its Reputation?, Southern Illinois University Law Journal, n: 32, 2007.

Wilfried Kirschenmann

- La responsabilité des voitures autonomes: Les assureurs doivent passer la seconde, le 06 février 2018.
<https://www.aneoeu.com/blog/responsabilite-voitures-autonomes>

Willis L. M. Reese

- The hague convention on the law applicable to products liability, international lawyer journal, Published by: American Bar Association, vol:8, n°: 3, 1974.

Yvon Ioussouarn

- La convention de la Haye sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits, Journal du Droit international (Clunet), vol:101, 1974.

ثالثاً: المواقع الإلكترونية

- <https://www.legifrance.gouv.fr/>
- https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/
- https://sdaia.gov.sa/ar/MediaCenter/KnowledgeCenter/Pages/SDAIA_Publications.aspx
- <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/BJNR004370909.html>
- <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/2853/oj/eng>
- <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents/enacted>
- <https://www.hcch.net/en/home>
- <https://treaties.un.org/pages/Treaties.aspx?id=11&subid=A&clang=en>
- <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/864/oj/eng>