

نظام التأمين من أخطار المركبات ذاتية القيادة في ظل القانون الإماراتي *The Insurance System for Self-Driving Cars Risks Under United Arab Emirates Law*



طالب ماجستير/ علي حسن محمد عبد الله آل علي¹، الدكتور/ معمر بن طريرة²

PhD(c)/ Ali Hassan Mohamed Abdalla Al-ali, Dr./ Maamar Bentrria

¹ جامعة الشارقة، (الإمارات العربية المتحدة)

Sharjah University, (UAE)

² المؤلف المراسل (author correspondent): mbentrria@sharjah.ac.ae

تاريخ الاستلام: 2022/10/04 تاريخ القبول للنشر: 2023/02/28 تاريخ النشر: 2023/04/28



مراجعة المقال: اللغة العربية: د. / عيسى بلقاسم (جامعة تيارت) اللغة الإنجليزية: د. / رحمة بوسحابة (جامعة وعسكر)

ملخص:

شهدت النظم القيادية الذكية والأتمة مستويات عالية جدا من التعقيد وهذا قد يثير القلق في الوقت الراهن الذي يراه أصحابه بأن السيارات الذكية لها أعلى المستويات من الأمان وذلك للتقليل من الحوادث التي تُفضي إليها المركبات العادية ويكون مصدرها البشر. وينقسم هذا البحث إلى مبحثين، نبيّن في الأول منه ارتكاز نظام التأمين التقليدي على السائق من خلال توضيح التزامات السائق في مرحلة إبرام العقد من إداء البيانات وأداء قسط التأمين وأيضاً التزامه بعد تحقق الخطر. يستهدف البحث توضيح ملامح نظام المسؤولية المدنية والتأمين المتجدد في هذا المجال، الذي يجعل على عاتقنا كباحثين تجهيز الإطار القانوني المناسب لها لمواجهة سيناريوهات الحوادث المرورية التي تقع بين المركبات الذكية فيما بينها أو مع المركبات العادية.

وخلّصت الدراسة إلى وجوب تجهيز تشريع يستوعب استخدام المركبات الذكية في طرقنا من جانب المسؤولية المدنية وخطّة التأمين عن الحوادث المستقبلية.

الكلمات المفتاحية: المركبات ذاتية القيادة؛ الأضرار؛ المسؤولية المدنية؛ التعويض؛ الذكاء

الاصطناعي؛ التأمين.

Abstract:

Automated and Driverless cars have recognized a very high levels of complexity, and that may raise concern at the present time, in which owners think that smart cars have the highest levels of safety compared to ordinary cars used by people which lead to road accidents. This research deals with the basis of the traditional insurance system of the driver, through clarifying his obligations at the stage of concluding the contract, from making statements and paying the insurance premium, as well as his commitment after the realization of the risk. The purpose

of the research is shedding light on the features of the civil liability system and renewable insurance in this area that makes us responsible- as researchers- to prepare the appropriate legal framework to face traffic accident scenarios that can occur among smart vehicles themselves or with ordinary vehicles.

Throughout this paper we have concluded that it is necessary to think about a new standard which regulate the use of smart vehicles in our roads in terms of civil liability and an insurance plan for future accidents.

Key words: *Driverless Cars; Damages; Civil Liability; Compensation; Artificial Intelligence; Insurance.*

مقدّمة:

كانت قصص الذكاء الاصطناعي والروبوتات ليس الى وقت بعيد، من محض الخيال التي ترويه سيناريوهات أفلام الخيال العلمي لكن اليوم أصبح بحقيقة نعيشها جراء اندماج كيانات متطورة في حياتنا توصف بـ الروبوتات وتتفوق بقدرات عالية من الذكاء الاصطناعي والتعقيد إضافة الى قدرتها على التيسير الذاتي والتفاعل مع محيطها الخارجي والقدرة على التعلم الذاتي وذلك يفوق بكثير إمكانيات آلاتنا وبرامجنا التكنولوجية اليوم.

وتبدو أهمية البحث في هذا الموضوع بالنظر الى طموحات القيادة الرشيدة في دولة الامارات في الانخراط في تحديات هذه الصناعة الواعدة على السوق الاماراتي مستقبلاً، فسارعت في توفير الإطار التقني والتكنولوجي التي جعلتها تحتل المرتبة 8 عالمياً في 2020م في استقبال هذا النوع من السيارات في طرقها بالتوافق مع الخطة التي وضعتها الدولة بجعل 25 من وسائل النقل ذكية الى مطلع عام 2030م (بن طرية، 2018، صفحة 123).

كما يستحق هذا الموضوع أيضاً الاهتمام به من الفقه العربي، في ظل اهتمام القيادة الرشيدة في دولة الإمارات العربية المتحدة في الانخراط في نفس مسعى التشريعات المقارنة، مستشعرة رهانات وتحديات هذه الصناعة الواعدة على السوق الإماراتي مستقبلاً، فسارعت في توفير الجاهزية التقنية واللوجيستية (المرتبة 8 عالمياً في هذا المجال عام 2020)، بالتوافق مع خطتها الواعدة لعام 2030 (25% نقل ذكي) (جريدة العين، 2019، صفحة 3). وتوّج هذا الاهتمام على مستوى البنية التشريعية، باصدار قرار مُمهد لاستغلال المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي، باصدار القرار التنفيذي 2019/08 بشأن التجربة التشغيلية للمركبة ذاتية القيادة في إمارة دبي (قرار المجلس التنفيذي رقم 3، دبي 2019، صفحة 21)، كخطوة أولى تمهيداً لتحسينات مرتقبة، في المستقبل القريب، على قانون المرور الإماراتي، تأطيراً لتبعات استخدام تكنولوجيا المركبات الذكية والتأمين منها.

وتسعى هذه الدراسة الى محاولة الإجابة عن مشكلة رئيسية، وهي ما هي الأحكام المنسجمة مع التأمين على المركبات ذاتية القيادة مقارنة بالأحكام التقليدية للتأمين من المركبات العادية؟

وتَمّ الاعتماد في هذا البحث على المنهجين الوصفي والتحليلي والمقارن باستقراء مستحدث التشريعات المقارنة على رأسها القوانين الأمريكية وكذلك ما توصلت إليه بعض التشريعات الأوروبية الرائدة وبما جاء في القانون الإماراتي.

علما أنه سيتم معالجة هذه تساؤلات من خلال المبحثين:

المبحث الأول: أساس نظام التأمين التقليدي من المركبات العادية

المبحث الثاني: ملامح نظام التأمين من حوادث المركبات الذكية

المبحث الأول:

أساس نظام التأمين التقليدي من المركبات العادية

في بادئ الأمر وحتى نوضح كيف أن نظام التأمين التقليدي على المركبات العادية يرتكز على معيار السائق باعتباره من له السيطرة والتحكم على المركبة، هذا ما جعل المشرع يلزمه بمجموعة من الواجبات قبل تحقق الحادث (مطلب 1) وبعد تحقق الحادث (مطلب 2).

لكن وجب قبل ذلك بيان أطراف العلاقة التأمينية في نظام التأمين العادي، فالسائق المؤمن له هو الطرف الذي يقوم عليه عقد التأمين أساساً، غير أنه قد يمثل عادة صفات ثلاث: صفة المتعاقد الذي يبرم التأمين مع المؤمن، وصفة المهدد بالخطر المؤمن منه، وصفة المستفيد الذي تدفع إليه قيمة التأمين، وهذه الصفات الثلاث قد تتجمع في شخص واحد، وقد تتوزع على شخصين أو ثلاثة (محمد جمال، 2000، صفحة 117).

المطلب الأول: الالتزامات التي تقع على عاتق السائق عند إبرام العقد

ويلتزم المؤمن له بمجموعة من الالتزامات عند إبرام العقد، أو أثناء سريانه، أو عن وقوع المطالبة، وأثناء الدعوى الموجهة إليه من المضرور.

وهذه الالتزامات التي تقع على عاتق المؤمن له هي على فرعين هما:

الفرع الأول: الالتزام بالإدلاء ببيانات الخطر وتفاقمه

في هذا الالتزام بالإدلاء بالبيانات عن الخطر يختلف عن بقية الأنواع الأخرى من التأمين من المسؤولية لاعتماد هذه البيانات عن معلومات تتعلق بالشخص المؤمن له وظروف الخطر المؤمن منه؛ لأنه في التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات قد تدخل المشرع بنصوص أمرة في إجبارية التأمين وتحديد القسط وفرض الشروط الخاصة بهذا النوع من التأمين (الديب، 1993، صفحة 116).

وبالتالي فإن المؤمن له يلتزم بان تكون هذه البيانات التي فرضها القانون صحيحة وصادقة، وهذا بالفعل ما قام به المشرع الإماراتي حيث تدخل المشرع الإماراتي بالمواد التي تفرض إجبارية التأمين في قانون المرور الاتحادي رقم (21) لسنة 1995م، ولائحته التنفيذية بالقرار رقم (120) لسنة 1997م وبوثيقه التأمين الموحدة على السيارات بالقرار رقم (54) لسنة 1987م. حيث يلتزم المؤمن له وفقاً للقواعد

العامة بأن يقدم إلى المؤمن عند بدء التأمين بياناً كاملاً، صادقاً وأميناً، عن كل ظروف الخطر المؤمن منه وهو يلتزم من خلال ذلك أن يقدم للمؤمن كل بيان من شأنه أن يؤثر في قبول المؤمن للتأمين أو في تحديده لقسط التأمين أو في تحديده لشروط العقد.

بل ويلتزم المؤمن له أيضاً بأن يبادر إلى إخطار المؤمن بكل ظروف مستجد يتعلق بالخطر المؤمن منه ويكون من شأنه زيادة احتمال وقوع الخطر المؤمن أو تفاقم الأضرار المترتبة عليه عندما يتحقق.

حيث إن يتوجب في وثيقة التأمين الإجباري على السيارات على المؤمن له أن يخطر المؤمن في خلال 72 ساعة من علمه، أو علم من ينوب عنه عن حالات فقد السيارة، أو وقوع حادث لها نشأت عنه وفاة، أو إصابة بدنية، أو مطالبة عن التعويض الناشئ عن الوفاة، أو الإصابة البدنية، ويجب عليه أيضاً أن يقدم للمؤمن جميع الخطابات والمطالبات والإنذارات وإعلانات الدعاوي بمجرد تسلمها.

إنّ التزام المؤمن له بتقديم المعلومات أصبح اليوم يحتل مكانة معتبرة في العقود، إذ أصبح وجوده ضرورياً في كثير منها والسبب إلى ذلك التطور التقني الهائل الذي يحتاج فيه المتعاقد إلى اطلاع كامل على ما ينشأ برمته من التزامات. وبعد ظهور النظام الرقمي أصبح تقديم معلومة كافية عن استخدامه، إضافة إلى أن هذا النظام أتاح للمستهلك الوصول إلى المعلومات التي يحتاج إليها عند تعامله مع المهنيين بسهولة ويسر.

غير أن الاهتمام في التزام تقديم المعلومات حالياً لا ينفي وجوده من قبل في العقود التقليدية، فقد تناولته القوانين في النظرية العامة للعقد في نطاق عيوب الإرادة، مثال ذلك نص المادة (186) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) التي قضت بأنه (يعتبر السكوت عمداً عن واقعة، أو ملابسة تقرير إذا ثبت أن المضرور به ما كان ليبرم العقد لو علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة).

وقد وردت أكثر من إشارة إلى التزام تقديم المعلومات في التنظيم القانوني للعقود المسماة، ففي عقد الوكالة يجب على الوكيل أن يوافي الموكل بالمعلومات الضرورية (خاطر، 2001، صفحة 135).

وفي عقد الكفالة يجب على المدين أن يخبر الكفيل بوفائه بالدين، وبعد عقد التأمين الميدان لمثل هذا الالتزام، إذ يلتزم المؤمن له تقديم المعلومات الضرورية عن الخطر محل التأمين عند التعاقد وأثناء سريان عقد التأمين.

إنّ التزام المؤمن له بتقديم المعلومات يبقى أكثر أهمية كونه هو الذي يحدد الخطر محل التأمين، وهو الذي يحدد نطاق التزامات المؤمن له الأخرى.

وإنّ البيانات التي يلتزم المؤمن له بالإخطار بها نوعين:

1. البيانات الموضوعية: وهي البيانات الخاصة بالصفات الجوهرية والظروف الموضوعية المحيطة بالخطر، كالسن والحالة الصحية والأمراض التي يشكو منها المؤمن له في التأمين على الحياة، وطبيعة الشيء المؤمن عليه والمادة المصنوع منها والغرض من الشيء وكل الصفات المتعلقة بها إذا كان التأمين على الأشياء.

2. أما البيانات الشخصية: هي البيانات المتعلقة بشخصية المؤمن له ويكون من شأنها التأثير في تحديد القسط، كالأخطار من عقود التأمين التي أبرمها مع شركات تأمين أخرى وأخلاق المؤمن له وحرصه على الوفاء بالتزاماته (حامد، 2010، صفحة 156).

وإن تدخل المشرع في توحيد شروط التأمين والقسط في هذا النوع من التأمين له تبريره، حيث إنه يعتمد أساساً على أنه يسري على سيارة مرخصة، وإن قائدتها مرخص له بالقيادة ويحكم ذلك كله شروط نص عليها في القانون المرور وإذا ما تخلفت هذه الشروط يسحب كل من الترخيصين.

وإذا أخلّ المؤمن له بهذا الالتزام أي عدم الادلاء بالبيانات أو إذا اكتم عن المؤمن عمداً أن السيارة مرخصة وفقاً للشروط أو أن لديه رخصة قيادة سارية المفعول، وفي الحقيقة أن ذلك يكون غير صحيح بأن يكون الترخيص مزوراً مثلاً، أو يكون الترخيص ملغياً، أو أن السيارة غير صالحة السير ولم تعلم بها إدارة المرور.

ولهذا فإنه بإمكان المؤمن أن يضع شرطاً في وثيقة التأمين، وهو أنه في حالة عدم استيفاء ترخيص السيارة، أو ترخيص القيادة للشروط الواجب توافرها وفقاً لقانون المرور، وشروط وثيقة التأمين الموحدة يعدم التأمين ما إذا أخلّ المؤمن له بهذا الالتزام بأن أدلى ببيانات كاذبه أو كتمها، فإن عقد التأمين يكون باطلاً، سواء عند بدايه التأمين أو خلال سريانه بشرط ألا يعلم المؤمن بهذا الكتمان وإن هذا قد حدث بسوء نية من قبل المؤمن له عن قصد لغش المؤمن حتى يقبل بالتأمين، كما نرى أن المشرع الإماراتي يقرر حق المؤمن في عدم التأمين أو بطلانه إذا ما أدلى المؤمن له ببيانات كاذبة، أو أخفاها عنه، وذلك من خلال استقرار البند (10) من وثيقة تأمين السيارات الموحدة، حيث لا تلتزم الشركة بدفع أي مبلغ مستحق إذا كانت البيانات أو الإقرارات الصادرة من المؤمن له غير صحيحة.

وفي حالة بطلان عقد التأمين الإجباري من حوادث السيارات لكذب البيانات وكتمانها من قبل المؤمن له، فإن هذا البطلان لا يستطيع المؤمن أن يتمسك به من قبل المضرور وإنما يدفع له التعويض ويعود بما دفعه على المؤمن له المسؤول (بلهاشي التسولي، 1997، صفحة 96).

ولما كان أساس قبول المؤمن للتأمين، وأساس تحديد القسط الموحد، وأساس تحديد شروط التأمين، هو استيفاء السيارة لاشتراطات قانون المرور، فإن المؤمن له يضمن للمؤمن صحة الترخيص من حيث الوقائع التي صدر على أساسها، وصحة ترخيص القيادة أيضاً، ولكن المؤمن له لا يضمن للمؤمن أكثر من ذلك (الدسوقي، 1955، صفحة 363).

وعلى ذلك يكفي إذن أن يعلم المؤمن له عند بدء التأمين أن السيارة قد صدر لها ترخيص بناء على وقائع صحيحة، وأنه يستوفي شروط ترخيص القيادة الصادر إليه فهذه وحسب هي الحقائق التي بني عليها قانون التأمين الإجباري القسط الموحد والشروط الموحدة للتأمين.

الفرع الثاني: التزام المؤمن له بأداء قسط التأمين (مبلغ التأمين)

وفقاً للقواعد العامة يلتزم طالب التأمين باعتباره الطرف الآخر في العقد بأداء قسط التأمين في موعده، وعادة ما يتطلب المؤمن أداء قسط التأمين بأكمله دفعة واحدة عن بدء التعاقد، ويحرص المؤمن

على الحصول على قسط التأمين مقدماً حتى يتوافر لديه المال الكافي لأداء التعويضات المستحقة لمن يتحقق لديه الخطر المؤمن منه من بين عملائه المؤمن لهم.

ويتربط على تخلف المؤمن له في دفع القسط جزاء بنص عليه المؤمن في وثيقة التأمين، وإذا ما تحقق الخطر يخصم المؤمن قيمته من مبلغ التأمين أما إذا تخاذل المؤمن له في الدفع، فالمؤمن أن يعذره ويمهله لفترة محددة يتم النص عليها في وثيقة التأمين (الصديق، 2000، صفحة 236).

والمهلة هي ثلاثون يوماً يقف بعدها سريان التأمين ولا يتمتع المؤمن له بأي تغطية تأمينية خلال فتره وقف السريان، إلا أن يتخذ المؤمن موقفاً إما بفسخ العقد أو بحل موعد الوفاء بالقسط التالي فتبدء سلسلة جديدة من الاجراءات وهذا كله وفقاً للقواعد العامة في التأمين.

إلا أنه في عقد التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات لا يجد المؤمن نفسه بحاجة الى اشتراط مثل هذا الجزاء وفقاً للقواعد العامة في التأمين عند عدم دفع قسط التأمين من المؤمن له.

وذلك؛ لأنه في هذا النوع من التأمين مدة العقد هي المدة المؤداة عنه ضريبة ترخيص السيارة، أي إذا انتهت هذه المدة، فإن المؤمن له ملزم بتقديم وثيقة تأمين جديدة عن طلب تجديد الترخيص وبهذا يستطيع المؤمن أن يحصل على قسطاً لتأمين دفعة واحدة عند بداية التعاقد (الصديق، 2000، صفحة 236).

والملتزم بأداء قسط التأمين هو طالب التأمين، أي مالك السيارة التي يطلب ترخيصاً من إدارة المرور، فيلتزم بتقديم وثيقة التأمين الإجباري مع طلبه هذا.

وإذا ما حدث الغرض الذي تخلف فيه المؤمن له عن أداء القسط رغم إبرام العقد، كما لو قدم وفاء للقسط شيكاً بدون رصيد فهنا نتساءل هل في هذه الحالة يستطيع المؤمن أن يوقف التأمين، أو فسخ العقد؟ فلا يملك المؤمن هنا وقف التأمين ولا فسخ العقد، فهو لا يملك وقف التأمين لعدم النص على ذلك في وثيقة التأمين النموذجية المشار إليها (21) وهو لا يملك إلغاء التأمين لاي سبب من الأسباب مادام الترخيص قائماً، وذلك وفقاً لصريح المادة (8) من قانون 652 لسنة 1955م.

والذي أقر المشرع الإماراتي لا يجوز للمؤمن أن يوقف التأمين أو يفسخ العقد ويلغيه؛ لأنه مرتبط مع ترخيص السيارة مادام الترخيص قائماً، فالتأمين سارياً وفقاً للنص الموجود في البند (8) من وثيقة تأمين السيارات الموحدة على أنه (لا يجوز للشركة، ولا للمؤمن له أن يفسخ هذه الوثيقة أثناء مدة سريانها مادام ترخيص السيارة قائماً).

وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة إلغاء الوثيقة بسبب نقل ملكية السيارة أو إلغاء ترخيصها، أو التعديل في الوثيقة بأخرى جديدة، يجب على المؤمن أن يعيد للمؤمن له جزءاً من الأقساط يتناسب مع المدة الباقية من فتره التأمين (الدسوقي، 1955، صفحة 366 وما بعدها)، إلا أنه يشترط تقديمه وثيقة التأمين الملغاة وما يكون لديه من صور منها وللمؤمن أن يستنزل مصروفات إصدار الوثيقة بما لا يجوز

6% من القسط، وبذلك أخذ المشرع بمبدأ قابلية القسط للتجزئة، وهذا ما جاء به المشرع الإماراتي جاء بالنص على ذلك في وثيقة السيارات الموحدة وفي البند (8) منه. وهذا إن الالتزام بدفع القسط من قبل المؤمن له هو من الالتزامات الأساسية؛ لأن للقسط أهمية قصوى في عقد التأمين؛ لأنه ثمن الأمان، أي مقابل الخطر. وإن المؤمن له هو المدين الأصلي في الالتزام طالما كان هو الموقع على عقد التأمين أي الطرف الآخر في العقد سواء كان المستفيد من العقد أو غيره. كما ينتقل الالتزام بسداد القسط إلى الخلف العام للمؤمن له أي ورثه المؤمن له عند وفاته أو للموصى إليهم، إلى حين تقسيم التركة وتحديد المالك الجديد (حامد، 2010، صفحة 59).

ويكون مكان القسط في موطن للمدين والمستأمن ما لم يتم اتفاق على ذلك وتحصر شركات التأمين على الوفاء في مقر الشركة ورغم ذلك تسعى تلك الشركات على تحصيل الاقساط من المؤمن له ضماناً لعدم التأخير مع الاحتفاظ بحقوقها في التزام السداد في مقرها لكي يحتج المؤمن له بعدم السعي حالة نشوء نزاع بين الطرفين.

المطلب الثاني: التزام السائق بعد تحقق الخطر

توجب وثيقة التأمين الإجباري على السيارات أن يُخَطِرَ المؤمن له في خلال (72) ساعة من علمه أو علم من ينوب عنه عن حالات فقد السيارة، أو وقوع حادث لها نشأت عنه وفاة، أو إصابة بدنية، أو مطالبته بالتعويض الناشئ عن الوفاة أو الإصابة البدنية. ويجب عليه أيضاً أن يقدم للمؤمن جميع الخطابات، والمطالبات، والإنذارات، وإعلانات الدعاوى بمجرد تسليمها.

وهذا فإن المؤمن له ملزم بإخطار المؤمن عند وقوع الحادث، أو تحقق الخطر المؤمن منه، ويحرص على المؤمن أن يقرن هذا الالتزام بجزء يوقع على المؤمن له عند الإخلال به. فإذا تخلف المؤمن له عن الأخطار خلال مدة يحددها العقد مثل ثلاثة أيام، أو خمسة فيجوز الاتفاق على سقوط حق المؤمن له في مبلغ التأمين طالما كان هناك شرط صريح بارز وظاهر في الوثيقة يقضي بذلك، ولم يتوفر لدى المؤمن له عذر مقبول، أو قوة القاهرة تحول دون قيامه بالإخطار خلال الميعاد (الدسوقي، 1955، صفحة 368).

أي أنه عدم إخطار المؤمن أو تأخير في الإخطار خلال مدة معينة يتفق عليها مما يقع عليه جزاء وبالتالي يسقط حق المؤمن له في التأمين وهذا كله وفقاً للقواعد العامة للتأمين بصفة عامة. ويقع الإخطار إما إلى المؤمن ذاته، وإما إلى جهة أخرى يشترطها، مثل مكتب الخبرة، أو جهة رسمية مثل الشرطة أو إدارة الإطفاء.

ونرى المشرع الإماراتي في البند الخامس من الشروط العامة لوثيقة التأمين الموحدة الإماراتية، أوجب على المؤمن له عبئ إخطار المؤمن عند وقوع الحادث، أو عند تحقق الخطر والمطالب هبه دون

السلطة المختصة بالتحقيق في الحادث. كما نرى المشرع الإماراتي عندما أوجب أيضاً من ضرورة الإخطار فوراً من قبل المؤمن له عند وقوع الحادث إلى المؤمن.

إنّ قانون المرور الاتحادي في دولة الإمارات العربية المتحدة قد أعطى مهله لسائق المركبة مدتها ست ساعات لإبلاغ الشرطة عند وقوع الحادث وفقاً للمادة (5) من قانون المرور الاتحادي رقم (21) لسنة 1995م.

وباختصار يجب على المؤمن له إبلاغ المؤمن بوقوع الكارثة المؤمن منها حتى ينهض المؤمن بالوفاء بالتزامه بتغطية الأضرار الناتجة عن الخطر، لذلك فإن الإبلاغ يعد من الالتزامات الأساسية التي تقع على عاتق المؤمن له. فعلى المؤمن له أن يخطر المؤمن بتاريخ وقوع الكارثة ومكانها وأسبابها وشهود الحادث وكل الظروف المصاحبة لوقوع الكارثة كالتبليغ لجهات الشرطة والتحريات التي تم إجرائها وكل ما يتعلق بالحادث من معلومات (حامد، 2010، صفحة 63).

وهذا أخذ المشرع بوجهة النظر القائلة بأن الخطر المؤمن منه هو وقوع حادث يترتب عليه مطالبه المضور للمؤمن له بالتعويض عنه.

ولا يجوز للمؤمن أن يتمسك بسقوط حق المؤمن له في التغطية من المطالبة بالتعويض عند تأخره عن الإخطار بوقوع الحادث، أو المطالبة بالتعويض؛ لأن مناط تطبيق هذا السقوط هو الاتفاق عليه فيما يسمى بشرط السقوط، الأمر الذي خلت منه نصوص وثيقة التأمين النموذجية.

أما ما نصت عليه المادة (15) من قانون (652) لسنة 1955م من أنه لا يجوز للمؤمن أن يحتج بالتأخير في الإخطار بالحادث للتحلل من أداء التعويض إلى المضور (الدسوقي، 1955، صفحة 369).

وذلك وفقاً لتطبيق القواعد العامة تقتضي بعدم جواز الاحتجاج في مواجهة المضور في دعواه المباشرة قبل المؤمن بالدفع التي يكون أساسها لاحقاً لوقوع الحادث.

وقد نصت المادة (10) من قانون السير والمرور الإماراتي رقم (21) لسنة 1955 على أن التزام السائق عند قيادته لأية مركبة على الطريق بالآتي:

1. أن يقيمها في القسم الأقرب من الحافة اليمنى للطريق بالنسبة لجهة سير المركبة.
2. أن يتأكد من توفر مجال كاف للرؤية أمامه، حينما ينوي اجتياز مركبة أو شخص أو حيوان أو عرقله، ولن يعلن عن رغبته في الاجتياز وينبّه الغير المراد اجتيازهم باستعمال اشارات التنبيه والتأكد من استجابتهم لهذا التنبيه.
3. أن يلتزم أقصى الطرف الأيمن للطريق للسماح باجتياز حركة مرور ذات أولوية.
4. أن يتخذ الاحتياطات اللازمة قبل أن يدور في متشعبة، أو منعطف، أو مفرق، أو ملتقى طرق، وأن يعطي الإشارة اللازمة للغير مساره، ويتأكد أن بإمكانه الدوران دون تعريض الغير من مستعملي الطريق للخطر.

5. ألا يجتاز أية مركبة أخرى تسير في نفس مساره إلا من جانبها الأيسر، وذلك ما لم تنتقل المركبة الأمامية إلى جهة اليسار لأجل الدوران لطريق آخر لليسار، وبعد أن أعطى سائقها الإشارة اللازمة وكانت هناك مسافة كافية من الطريق تسمح له بالاجتياز دون أي خطر.
 6. ألا يقود المركبة وهو واقع تحت تأثير خمر، أو ماده كحولية، أو مخدر، أو ما في حكمه.
 7. ألا يقود المركبة وهو مرهق بدرجة تؤثر على تحكمه في قيادتها.
 8. أن يخفف من سرعته، أو أن يقف كلما كان ذلك لازماً، لتمكين مركبة أخرى أمامه أعطت إشارة بعزمها على الدوران إلى اليمين أو اليسار.
 9. ألا يُعَرِّض المشاة للخطر، وأن يتوقف عند اللزوم لتجنب إزعاج، أو إصابة أي مستخدم للطريق.
 10. ألا يجاوز السرعة القصوى المحددة للطريق مع مراعاة ظروف المكان، والطقس، والمركبة وغيرها من متطلبات السلامة.
 11. ألا يسبب ضرراً ظاهراً لسطح الطريق المُعبَّد وذلك مع عدم الاخلال بأحكام القانون الاتحادي رقم (8) لسنة 1986م تمت الإشارة إليه.
 12. ألا يقود المركبة للخلف ما لم يتأكد من خلو الطريق، وأن يكون ذلك بالمسافة الضرورية لغايات الحماية أو الدوران.
 13. أن يلتزم بإشارات الشرطي الذي يقوم بتنظيم حركة السير والمرور.
 14. أن يستعمل المؤشر الآلي للمركبة عند الدوران لليمين أو لليسار.
 15. أن ينير المركبة بين غروب الشمس وشروقها وعند الضرورة وبما ينبه الآخرين لوجودها.
- وبالتالي نجد أن معظم الدول ألزمت صاحب السيارة أو المركبة بالتأمين الإلزامي واشترطت الحصول على رخصة تسيير السيارة، تقديم وثيقة تأمين لإدارة المرور لتغطية المسؤولية المدنية لسائق السيارة، وبهذا فإن التأمين الإجباري من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات يغطي فقط المسؤولية المدنية دون المسؤولية الجنائية؛ لأنه المسؤولية الجنائية لا يجوز أن تكون محلاً للتأمين؛ ولأن المسؤولية الجنائية هي عقوبة شخصية تخضع لمبدأ شخصية.
- كذلك اللائحة المرورية تطلبت أن يكون تغطية التأمين من المسؤولية المدنية، بمعنى أن المسؤولية الجنائية تتعلق بالنظام العام، كما أن مبدأ شخصية العقوبة يقتضي أن لا يتحمل شخص عقوبة جريمة ارتكها غيره.
- وأخيراً يبقى المؤمن الضامن للمؤمن له بأن يلتزم بالتعويض في حالة حدوث الضرر للمؤمن له أو المضرور بشرط أن تكون عقد التأمين ساري بين الطرفين، بمعنى في حالة وقع الحادث بعد انتهاء مدة التأمين فهنا المؤمن لا يتحمل وإنما يتحمل المسؤول عن الحادث وحده بالتعويض طالما لم يوجد تأمين لاحق يلقي بالضمان على مؤمن جديد أو على نفس المؤمن بعقد جديد.

ونستخلص مما سبق أن قانون المرور الاتحادي في دولة الإمارات وقانون التأمين اقترب إلى حد بعيد مع ما أقرت به التشريعات المقارنة الأخرى، وعلى رأسها القانون الفرنسي المعروف بقانون بادينتر لسنة 1985 (5 July 1985, Loi Badinter France)، بحيث ألزم السائق المؤمن له بمجموعة من الالتزامات للاستفادة من الغطاء التأميني وهي: إلزامه بالأدلاء بالمعلومات الكافية عن الخطر يوم إبرام العقد وكذا إعلام شركة التأمين بأي تغييرات تطرأ على الخطر، وإعلام شركة التأمين بالحدوث عند وقوعه، كما ألزمه بدفع الأقساط كمقابل للاستفادة من الغطاء التأميني.

المبحث الثاني:

ملامح نظام التأمين من حوادث المركبات الذكية

أمام التطور الذي شهده النقل نحو التنقل الذكي والذاتي، فالمرتبب أن نظام التأمين من المركبات ذاتية القيادة سيتراوح بتراوح مستوى الأتمتة في المركبة، كما أن الملاحظ تعدد الأطراف المعنية والمطالبة باكتتاب هذا النوع من التغطية التأمينية.

المطلب الأول- التأمين وتصنيفات المركبات ذاتية القيادة

وثمة تصنيفين مرجعيين لمستويات الأتمتة في المركبة ذاتية القيادة، يعدان الأكثر شيوعاً في العالم، وهما: التصنيف المرجعي من خمسة مستويات للأتمتة صادر عن الهيئة القومية الأمريكية للأمن المروري (30 May 2013, NHTSA USA).

بالإضافة إلى التصنيف المعياري الدولي ذو الستة مستويات للهيئة الدولية لمهندسي السيارات Society for Automobile Engineers (SAE) (01 July 2018).

سوف نتحدث في هاذين التقسيمين من خلال فرعين وهما:

الفرع الأول: التقسيم ذو الخمسة مستويات للمركبات ذاتية القيادة.

الفرع الثاني: التقسيم ذو الستة للمركبات ذاتية القيادة.

الفرع الأول: التقسيم ذو الخمسة مستويات للمركبات ذاتية القيادة

- وهو التصنيف المرجعي للهيئة القومية الأمريكية للأمن المروري NHTSA بحيث نص على 5 مستويات من الاستقلالية للمركبة وهي:

المستوى 0: عدم الأتمتة (أي: مركبة غير أوتوماتيكية) يكون السائق في سيطرة كاملة ومنفردة في التحكم بالمركبة.

المستوى 1: وظيفة واحدة أو أكثر مؤتمتة، بصفة مستقلة كلٌّ عن بعضها البعض، يبقى للسائق سيطرة على المركبة بشكل عام، ويظل المسؤول الوحيد عن استخدامها الآمن. عليه الإبقاء بيديه على عجلة القيادة وأقدامه على الدواسات.

المستوى 2: الأتمتة المدمجة، وهي أتمتة تدمج فيها وظيفتين على الأقل بصفة متناسقة، بغرض تخفيف عبء القيادة جزئياً على السائق الذي يظل مسؤولاً عن الاستخدام الآمن للسيارة، وعليه أن يبقى يقظاً لاسترداد التحكم الفوري في المركبة.

المستوى 3: الأتمتة المحدودة للقيادة، يستطيع السائق التخلي عن السيطرة الكاملة على جميع الوظائف، وفقاً للظروف البيئية المحيطة به. صُممت المركبة لضمان القيادة الآمنة في الوضع الآلي.

المستوى 4: قيادة مؤتمتة بالكامل، حتى بدون ركاب.

ولعل ما يمتاز به تصنيف الهيئة الأمريكية للطرق هو البساطة، وهي نفس الميزة التي اعتبرها الخبراء نقطة ضعف في التصنيف (DANESI, 2017-2018, Page 35-36)، لأن المستوى 3 الذي وضعته الهيئة يغطي وحده، جميع حالات الأتمتة المحدودة التي يتم تفعيلها في ظروف معينة. هذا ما يقودنا إلى التصنيف المرجعي الذي أقرته الهيئة الدولية لمهندسي المركبات SAE International.

الفرع الثاني: التقسيم ذو الستة مستويات للمركبات ذاتية القيادة

فيما يتعلق بالتصنيف الثاني فتتدرج فيه مستويات الأتمتة للمركبات ذاتية القيادة إلى ستة مستويات على النحو التالي:

المستوى 0: عدم الأتمتة (أي: مركبة غير أوتوماتيكية) يكون السائق في سيطرة كاملة ومنفردة في التحكم بالمركبة.

المستوى 1: القيادة بالمرافقة (Hands on).

المستوى 2: أتمتة جزئية للقيادة (Hands off)، تقتصر على مرافقة السرعة وثبات المركبة، السائق له مسؤولية كاملة عن السياقة.

المستوى 3: أتمتة مشروطة (Eyes off)، وتتراوح مستويات الأتمتة في المركبة بالنظر لنوع المسار، بحيث على السائق أن يبقى حريصاً لطلبات النظام الذكي لاسترداد القيادة بنفسه.

المستوى 4: أتمتة متقدمة (Mind off)، وتسعى إلى تحرير السائق في ظروف معينة (على سبيل المثال على الطريق السريع). وتختلف المسؤولية اعتماداً على ما إذا كانت الظروف تتطلب من السائق توجيه السيارة أو تسمح له بالاعتماد على الأتمتة.

المستوى 5: قيادة آلية بالكامل (Steering wheel optional)، ولا يهم إن كان على متنها شخص أم لا. لا تقع المسؤولية على عاتق السائق الذي يقودها لأن وجوده في المركبة غير مفترض. حتى إذا وجد في مقصورة الركاب، فله مركز الراكب فحسب.

مما سبق من القول أن التصنيف المرجعي الثاني الذي أقرته الهيئة الدولية لمهندسي المركبات SAE International هو الأقرب للواقع العملي بالنظر لأنه فصل في جميع مستويات ذاتية القيادة الكلية أو الجزئية مقارنة بتقسيم هيئة الأمن المروري الأمريكية، وهذا ما جعله يلقي القبول من معظم الهيئات الدولية.

كما أنه من خلال الاطلاع على قانون السير والمرور الاتحادي الإماراتي نجد أن المشرع جعل للمركبات تصنيف من خلال إلى: 1- المركبة الخفيفة، 2- المركبة الثقيلة، 3- الحافلة، 4- الجرارات والأجهزة الميكانيكية، 5- ناقلات المعاقين، 6- الدراجات الآلية (قانون إتحادي رقم 21 لسنة 1995 بشأن السير والمرور، الإمارات، المادة 3).

يتبين أن المشرع الاتحادي لم يتطرق إلى المركبات ذاتية القيادة وأن هناك دول مثل الولايات المتحدة الأمريكية تحدثت في تشريعاتها الخاصة عن المركبات ذاتية القيادة مثل ولاية فلوريدا، وولاية نيفادا، وولاية واشنطن العاصمة، وكذلك القانون الألماني في السير والمرور الذي صرح في قانونه على استخدام المكبة ذاتية القيادة وتشغيلها بطريقة القيادة الذاتية بالكامل في الطريق العام.

من خلال الاطلاع على قانون ولاية نيفادا (Nevada Legislation, March 2012)، وهو أول قانون يتم السماح بموجبه بقيادة المركبات ذاتية القيادة، فإنه قبل أن يعرف المركبة ذاتية القيادة استبعدت المركبات المزودة ببعض التقنيات في نظامها المتعلق بالأمان والمتعلق بمساعدة السائق وأيضاً تثبتت السرعة والفرمات في حالة الطوارئ من نطاق المركبات ذاتية القيادة، ما لم يكن للمركبة مع الذكاء الاصطناعي التي يسمح لها بتنفيذ جميع عمليات الميكانيكية للقيادة دون السيطرة الفعلية والتحكم المادي أو الرصد المستمر للشخص الطبيعي. وعندما عرف قانون ولاية نيفادا المركبات ذاتية القيادة نص فيها أنها تعنى بالمركبات المزودة بنظامها الآلي للقيادة المصمم للعمل على مستوى أتمتة القيادة في المستويات 3، 4، أو 5.

وأما القانون الألماني للمرور المعدل في عام 2017م والذي بدأ سريانه في 2018 نظم فيه استخدام وتشغيل المركبات ذاتية القيادة في الطريق العام بالكامل الذي أصبح فيه ألمانيا من أوائل الدول التي أنشئت نظاماً له تشريع خاص بمركبات ذاتية القيادة (السويدي الدرعي، 2019، صفحة 123). ومن خلال ما سبق وتقدم، نشد على يد المشرع الاتحادي بإضافة بنص واضح وصريح يستوعب المركبات ذاتية القيادة في قانونه للسير والمرور ومن خلاله ينظم الية للمركبات ذاتية القيادة، ويضع التزامات في جانب مالكين هذه المركبات والمنتجين لها.

المطلب الثاني: التأمين وتأثيره في مجال السيارات ذاتية القيادة

أكثر الحوادث في الطريق العام سببه الخطأ البشري، لكن مع ظهور السيارات ذاتية القيادة سنخفض هذا الحوادث وفي نفس الوقت يؤدي ذلك إلى أخطار جديدة وهذا يؤدي إلى ظهور تأمينات جديدة ويذهب إلى تعدد الملاك والمستعملين للسيارات الذكية وأخيراً تأمين صانعي السيارات من المسؤولية المدنية.

في هذا المطلب سوف نتحدث عن ثلاثة مسائل:

الفرع الأول: الأخطار القيادة الذاتية وعقود التأمين الجديدة.

الفرع الثاني: تعدد الملاك المستعملين للسيارات الذكية.

الفرع الثالث: تأمين مصنعي السيارات من المسؤولية المدنية.

الفرع الأول: الأخطار القيادة الذاتية وعقود التأمين الجديدة

بسبب ظهور السيارات الذكية أدى ذلك إلى ظهور أخطار جديدة مثل المصاعد السيبرانية وعلى الناس إضافتها إلى قائمة الأخطار التي يغطونها، وهذا الخطر يتمثل في القرصنة عن بعد لألات الإعلام الآلي الموجودة داخل السيارات الذكية، ويعتبر هذا الخطر مثل الفرصة للناس لكي يعوضوا عن تراجع حوادث المرور. والملتزم بالتأمين ليس الناس العاديين، بل هي المركبات التي تقوم بتطوير نظام البرمجيات في السيارات الذكية فهي تؤمن ضد أخطار الإنترنت.

وفي هذا الأخطار كانت شركة التأمين الفرنسية أليانز في عام 2016م عرضت عقد تأمين خاص للسيارات الذكية والتي تغطي أخطار جرائم الإنترنت، بالخصوص في محاولة السرقة عن طريق القرصنة في برامج الإعلام الآلي للسيارات وتقديم أحسن مساعدة فنية في حال سرقت المعطيات أو في حال فشل البرنامج الذي وضع في السيارة، كما غطى التأمين النزاعات التي يتعرض لها المؤمن له مع صانع السيارات الذكية (عمريو، 2018، صفحة 176).

كما أدى ظهور السيارات الذكية في ظهور التأمينات الجديدة. فبينما كان المؤمن يبرم العقد مع المستهلك وهو عقد التأمين الشخصي مع الفرد الذي يملك السيارة. فيكون المؤمن الآن يبرم عقد تأمين واحد مع مجموعة من السيارات.

مع زبون واحد وهو مؤسسة صناعة السيارات، شركات تطوير نظام البرمجيات، فنرى أن شركة تسلا الأمريكية تعاقبت مع شركة التأمين أكسا لتغطي الأخطار التي تصدر من السيارات الذكية ويكون تكلفة التأمين مدرجة في سعر السيارة (www.Bonneassurance.com, 20.03.2018).

والمملكة المتحدة اقترحت عقد التأمين وهو العقد الذي يسمى التأمين الثاني وهو عقد يحمي السائق عندما يسوق السيارة الذكية بنفسه وعندما يسوقها بقيادة ذاتية، فهذا العقد قد يخفف الإجراءات لكنه يكون مكلف مالياً للمؤمن له.

الفرع الثاني: تعدد الملاك والمستعملين للسيارات الذكية

بسبب ظهور السيارات الذكية سيكون هناك قلة في الملكية الشخصية للسيارات فبينما كان لكل فرد سيارة عادية يملكها فان الوضع مع السيارات الذكية سيكون عدة ملاك لسيارة واحدة وهؤلاء الملاك ليسوا أشخاص عاديين، بل شركات كبرى. فتكون عقود التأمين مرتبطة بالسيارة ذاتها وليس بمالكها. فلابد من التأمين التكيف مع الوضع الجديد في خصوصيات السيارة الذكية حتى تستجيب لحاجات المستهلكين لأنها تتميز بتغيير المستعمل وقصر امدة العقود وتعدد الملاك لها (www.Lecomparateurassurance.com, 07.02.2023).

بعدما كان استعمال السيارة العادية شخصي والملكية فردية أصبحت السيارات الذكية استعمالها مشترك أي أن عدة أشخاص يستعملون سيارة واحدة للتنقل من البيت الى العمل. أو يكون هناك حظيرة للسيارات الخاصة للأشخاص الذي يكتتبون اشتراك، أو عقد بنفس السبب وهو التنقل الظرفي أو المنتظم.

وبسبب تعدد المستعملين للسيارات تكون هناك مسألة من الملزم بتوقيع عقود التأمين.

1- التزام المؤمن له بإعلام المؤمن حول القيادة الذاتية للسيارة

هنا يقع على المؤمن له أن يعلم المؤمن قبل أن يبرم العقد (أ) بكل ما يتعلق بالأخطار التي ترد على التأمين منه كما يكون هو ملتزم بالإعلام أثناء سريان العقد (ب).

أ- التزام المؤمن له بإعلام المؤمن قبل التعاقد بنظام القيادة الذاتية

نصّ الأمر رقم (10) من الفصل الأول المتعلق في الشروط العامة لتأمين المركبة تحديد بيانات المركبة المؤمنة ويعتبر الجدول رقم 5 في وثيقة التأمين جزء لا يتجزأ منها (مجلس إدارة هيئة التأمين، 2016، الوثيقة الموحدة لتأمين المركبة، صفحة 23).

وهنا يصرح المؤمن له عند العقد بجميع البيانات والظروف من خلال الجدول على مجموعة من الأسئلة. وفي السيارات الذكية هناك بيانات تتعلق بالتصريح بوجود نظام قيادة ذاتي.

نستطيع القول أن استعمال السيارات الذاتية يؤدي إلى التقليل من حوادث السيارات وأيضاً الإحصائيات ستكون غير متوفرة بسبب كونها سيارات حديثة.

ب- التزام المؤمن له بإعلام المؤمن بتحويل السيارة العادية الى سيارة ذاتية القيادة

نصّ الأمر (2) من الفصل الثالث المتعلق بالتزامات المؤمن له أن يتخذ جميع الاحتياطات المعقولة للمحافظة على المركبة المؤمن عليها من أي خطر يتعلق بالفقد أو التلف (مجلس إدارة هيئة التأمين، 2016، الوثيقة الموحدة لتأمين المركبة، صفحة 26).

لكن لو أنه المؤمن له لم يقيم بهذا الالتزام فنكون أما حالتين وهما، حالة إذا كان المؤمن له حسن النية وحالة إذا كان المؤمن له سيء النية.

الحالة الأولى: إذا كان المؤمن له حسن النية ووقع حادث بسبب تفاقم الخطر فهنا يجوز لشركة المؤمن تحميل المؤمن له مبلغ التحمل كما نصّ الجدول رقم (3) المتعلق بالمركبات المزودة يتحمل المؤمن له بحد أقصى من قيمة التعويض 15% أو المركبات المزودة خارج المصنع تكون قيمة التعويض فيها بحد أقصى 20% (مجلس إدارة هيئة التأمين، 2016، الوثيقة الموحدة لتأمين المركبة، صفحة 16).

أما إذا كان المؤمن له سيء النية ولم يصرح بتغيير الخطر أو تفاقمه وأرد تضليل المؤمن فيحق للمؤمن إنهاء الوثيقة شريطة وجود أسباب جدية للإلغاء حتى لو كانت وقت سريان العقد كما نصّ الأمر رقم (1) من الفصل السادس المتعلق بإنهاء الوثيقة (مجلس إدارة هيئة التأمين، 2016، الوثيقة الموحدة لتأمين المركبة، صفحة 23).

نستطيع القول أن المؤمن له يلتزم أن يعلم المؤمن قبل التعاقد بتحويل السيارة من سيارة عادية إلى سيارة ذاتية القيادة. لكن هل يعتبر هذا التغيير للخطر وهل يلزم المؤمن له بإعلام المؤمن؟ وهل يترتب عليه بطلان العقد وتخفيض أو زيادة الأقساط؟

يعتبر تزويد السيارة العادية بجهاز قيادة ذاتية ظرفاً جديداً يؤثر على تحديد الخطر لكن هذا لا يمكن أن نعتبره تفاقماً للخطر؛ لأنّ الهدف من السيارات الذكية ليس توفير الراحة فقط، بل الهدف منها

رفع مستوى السلامة فيها؛ ولأن أغلب حوادث السيارات العادية سببها الخطر البشري فالسيارة الذكية تؤدي إلى انخفاض عدد الحوادث المرورية، وتزويد السيارة العادية بجهاز قيادة ذاتي يجعل المعلومات الأولى المتعلقة بالخطر التي أدلى بها المؤمن له قبل ذلك غير صحيحة وفي حالة ما إذا ألحقت هذه السيارة ضرراً بالغير فلا يسقط حق المضرور في التعويض لكن يتحمل المؤمن له تجاه المؤمن جزاء مخالفته لالتزامه بإعلام المؤمن (ANDREU, 2018, page 113-114).

ويمكن أن يقوم المؤمن بإدراج شرط في عقد التأمين يبعد فيه التزامه بالضمان في حالة ما إذا قام المؤمن له بتحويل سيارته العادية إلى سيارة ذكية وفي حال وقوع حادث نكون أمام حالة عدم تنفيذ التأمين (عمريو، 2018، صفحة 177).

ج- التزام المؤمن له بالإعلام وحقه في حماية بياناته ذات الطابع الشخصي

في حال وقوع حادث يلتزم المؤمن له بتبليغ الجهات الرسمية فوراً وأن يخطر المؤمن بجميع البيانات المتعلقة بالحادثة وبدون تأخير غير مبرر كما نص الأمر رقم (4) في الفصل الثالث المتعلق بالتزامات المؤمن له.

وفي إطار السيارات الذكية من البيانات التي يطلبها المؤمن من المؤمن له في عقد التأمين أن يزوده بالمعطيات المسجلة في جهاز الإعلام الآلي المركب في السيارة لكن هذا قد يذهب بنا إلى مسألة حماية الطابع الشخصي والقانون عندما نص على التزام المؤمن له بتقديم المستندات للمؤمن لم يربطها بحماية الطابع الشخصي.

فهنا يثار إشكال حساس بالحقوق والحريات الأساسية لهذا هناك من يرى أن تقوم السلطات بفرز هذه التسجيلات ثم تقوم بإرسالها للمؤمن حتى يستطيع الدفاع عن المؤمن له (عمريو، 2018، صفحة 183).

الفرع الثالث: تأمين صانعي السيارات من المسؤولية المدنية

إذا حدث حادث وكان سبب الحادث راجع إلى عيب في جسم السيارة الذكية عند قيادتها فهنا يكون الصانع هو الملزم بدفع التعويض. لكن إذا دفع المؤمن قيمة التعويض للمتضرر فله الحق أن يحل محلها بأن يرجع على الصانع أو المؤمن (عمريو، 2018، صفحة 176).

قيل في السابق أن التأمين من المسؤولية المدنية بسبب عيب في سلامة المنتج يكون مندرج في ضمن التأمين من المسؤولية المدنية للمؤسسات وبالأخص ضمن التأمين من المسؤولية المدنية عن المنتجات والتي يكون المؤمن فيها ملزم أن يدفع بالتعويض عن الكوارث التي تقع بعد تسليم المنتج الذي صنعتها المؤسسة.

والقانون الاتحادي رقم 24 لسنة 2006م بشأن حماية المستهلك المعدل بالقانون الاتحادي رقم 7 لسنة 2011م هو التشريع الرئيسي المتعلق بالمسؤولية عن المنتجات في دولة الإمارات العربية المتحدة، وتنص المادة (4) من القانون على الالتزامات التي يجب على الموردين الالتزام بها ومعايير السلامة والجودة المتوقعة للمنتجات. والمادة 282 من القانون الاتحادي رقم 8 لعام 1985 بشأن المعاملات المدنية: تنص

على أنّ المنتج المعيب أو التالف يكون قادراً على جعل الضرر. وهناك في كل إمارة دائرة حماية المستهلك واللجنة العليا لحماية المستهلك تقوم بتنظيم الأمور المتعلقة بشكاوى المستهلكين.

والسيارة الذكية ممكن تدرج في المواد الصناعية أو الميكانيكية والالكترونية وإن لم تكن كذلك فتخضع لهذا المرسوم باعتبارها منتجا يمكن أن يسبب ضرر للغير.

وتأتي مصلحة صانعي السيارات الذكية في أن يجعل مشروع التأمين من مسؤوليتهم المدنية إلزامياً، حت يتمكن مؤمن السيارة الذكية من استرجاع مبلغ التأمين الذي دفعه للمضروور وذلك بسبب قيام مسؤولية الصانع. لك هناك سؤال وهو كيف يتم تقسيم عبء دفع مبلغ التعويض للمضروور في حال مسؤولية السائق وصانع السيارة على أساس المسؤولية المدنية عن فعل المنتجات المعيبة وفي الخصوص إذا كانت بسبب حادث يرجع إلى عيب في جهاز السيارة الذكية من الصعب توقع حجم الكوارث وقد تفوق توقعات صانع السيارات فلا يختار التأمين الملائم (عمريو، 2018، صفحة 184).

مما سبق حبذا لو ذهب المشرع الاتحادي في ضمان رجوع مؤمن السيارة الذكية ضد صانع السيارة، أن يكون هناك نص ويضاف في قائمة التأمين الالزامي. فيكون لدينا احكام متعلقة بالسيارات الذكية والضمنان فيها والأجل تكون متعلقة بجزءات في حالة عدم احترامها.

فيصبح الصانع ملزم بتأمين إلزامياً في المسؤولية المدنية، لكن كيف يصبح الصانع ملزم بعقد تأمين عن كل مركبة يتم تسويقها؟ وماهي ضمانات العقد التي راح يوفرها؟ فهناك أحكام موجودة حالياً لكنها غير مطابقة لتغطية أخطار المسؤولية المدنية للصانع عن سيارة معينة. وهل مدة الضمان تكون هي مدة وجود السيارة؟ وكيفية حساب أقساطها؟ فكل هذه التساؤلات تذهب بنا إلى وجوب أن نكيف التأمين من المسؤولية عن السيارات التي تعطي صفة السائق لكل من صانع ومصمم السيارة.

إنّ التأمين الالزامي هدفه هو حماية الضحايا المعرضين لأخطار من شأنها أن تضربهم ويتم تعويضهم في نفس الوقت عن كل ضرر لحق بهم. لكن مسألة أن يلزم صانع السيارة الذكية بالتأمين من رجوع مؤمن السيارة عليه لا يستلزم أن يكون التأمين الزامياً.

وإنّ كان بإمكان صانع السيارة أن يقوم بهذا المبدأ لكن ليس من باب الالزام من قبل المشرع، بل من باب الاختيار.

وظهور السيارات الذكية هي بصراحة قضية تحتاج إلى تنظيم ولا يمكن تركها. لذلك لا بد أن يكون هناك قانون للسيارات الذكية، والمشرع عليه أن يقابل هذا التطور في السيارات الذكية؛ لأنه تواجهه بعض المشاكل القانونية، مثل ما المقصود بالسائق؟ وماهي أساس مسؤولية السائق؟ ومن الملزم بالتأمين؟ وماهي شكل عقود التأمين؟

فهذه تساؤلات تثار عند كل شخص مهتم بالقانون وكل شخص يدافع عن القانون ويحميه.

الخاتمة:

وفي ختام بحثنا، رأينا أن موضوع المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الذكية لا يزال في مهده وفي بيئة تكون فيها علماء مجتهدين يجعلنا نراقب ما يكتبون فيها من قوانين وتشريعات تعتبر جديدة في

الساحة والسبب يرجع الى أن السيارات الذكية برمتها تقنية جديدة ولا تزال في تطور متجدد وكذلك المبادئ القانونية المرتبطة بها لا تزال غير مستقرة فضلاً عن أن المكتبات العربية القانونية لم تتطرق لها بشكل خاص وأن القضاء العربي والإماراتي لم تطأ أوراقه مثل هذه القضايا، الأمر الذي جعل العلماء المجتهدين يفكرون ويجتهدون نحو بيئة مستقرة تساهم في تكوين اللبنة التشريعية للقوانين العربية بشكل عام وقانون السير والمرور الاتحادي بشكل خاص وكذلك الاجتهادات القضائية.

وفي مسألة تفوقه على مداركنا القانونية لتتعلق بمعطيات تكنولوجية غاية في الحداثة والتعقيد ولا تفضي بأسرارها إلا القليل منها ويقف نظام المسؤولية المدنية لحوادث السيارات في مفترق الطرق محاولاً التجارب مع رهانات أضرار الذكاء الاصطناعي المستقل والتي تجعلنا نقوم بإجراءات عديدة ومراجعات ضخمة للتكفل بضحايا حوادث السير.

كيف لا ونرى قانون التعويض في حوادث السير التي تفضي إليها مركباتنا التقليدية يتمركز حول السائق في حين أن نظام التعويض حوادث المركبات الذاتية سالتفت عن مفهوم السائق وسلطاته الفعلية في القيادة والتوجيه ليعيد النظر في علاقة السائق البشري مع المركبة ويستحدث لنا نوعاً خاصاً من الحراسة عن فعل الأشياء الذكية أو حتى يعترف لنا بجيل جديد من المنتجات وابتكر لها مفهومها مغايراً للعبب الموجب للمساءلة.

وبعد أن انتهينا من بحثنا، توصلنا إلى بعض النتائج التالية:

1- السيارات الذكية هي تقنية جديدة ومختلفة عن المركبات التقليدية فيلزم التمييز بينهما دائماً، والسيارات الذكية تتميز بأنها تقنية حديثة مثل الذكاء الاصطناعي وأجهزة الرادار التي تجعل مثل هذا النوع لا يحتاج إلى سائق، بل تجعل من لا يستطيع القيادة التقليدية أن يقود السيارات الذكية.

2- لا يوجد تعريف شامل ومانع للسيارات الذكية كما هو متوفر للسيارات التقليدية التي عرفها الفقه وكذلك عرفها المشرع الإماراتي فيقانون السير والمرور.

3- عند انتشار السيارات الذكية في الطرق سوف تحدث الكثير من الإشكاليات القانونية وخاصة في تكييف العلاقة بين السيارة الذكية وقائدها إذا كان مالكاً أو مستأجراً، وهذا ما يثير المسؤولية العقدية والتقصيرية.

4- الفشل في نظام السيارات الذكية إنما هو سبب صريح لمسألة الشركة المصنعة للمنتج عن الحادث الذي نتج عن فشل في القيادة الذاتية وليس من القوة القاهرة.

كذلك من المفيد في هذا البحث أن نقدم بعض المقترحات للمشرعين العرب والمشرع الإماراتي خاصة:

1- وجوب تجهيز تشريع يستوعب استخدام المركبات الذكية في طرقنا من جانب المسؤولية وخطة التأمين عن الحوادث المستقبلية.

- 2- ضرورة إعادة النظر في نظام التأمين عن حوادث السير لاستقبال المركبات الذكية مع الأخذ في الحسبان تنامي مستويات الذكاء والأتمتة في مركباتنا ويؤدي هذا إلى انسحاب قدرات السائق تدريجياً مع مرور الوقت.
- 3- ضرورة مراجعة قواعد المسؤولية المدنية في القانون الإماراتي، والتي تنحصر في أحكام المسؤولية عن حراسة الأشياء،
- 5- مراعاة قدرات السائق ومستويات الأتمتة في المركبات ذاتية القيادة، لوضع نظام التأمين المناسب في مجال القيادة الذاتية.
- 6- ضرورة مراجعة أحكام التأمين عن حوادث السير بالنظر إلى الاندماج المرتقب لنظم الذكاء الاصطناعي في بيئة التنقل.

الإحالات والمراجع:

1. تاج السر محمد حامد. (2010). عقد التأمين. بيروت: الدار العربية للنشر والتوزيع.
2. حامد أحمد السويدي الدرعي. (2019). المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة (رسالة ماجستير). كلية القانون: جامعة الامارات.
3. عبد القدوس، عبد الرازق محمد الصديق (1998). التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإجبارية. دار الكتب الحديثة. 1998.
4. عبد القدوس عبد الرازق محمد الصديق (2000). التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإجبارية. دون مكان النشر: دار الكتب الحديثة.
5. عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق. (2012). التأمين من المسؤولية وتطبيقاته الإجبارية المعاصر. لبنان: الدار العربية للنشر والتوزيع.
6. جويده، عمريو (2018). التأمين من المسؤولية عن المركبات ذاتية القيادة. مجلة حوليات جامعة الجزائر. عدد خاص بالمؤتمر الدولي الذكاء الاصطناعي تحدٍ جديد للقانون. جامعة الجزائر. ص. 143-163.
7. علي السيد الديب. (1993). تأمين السيارات – مركز كمبيوتر. جامعة القاهرة: كلية الصيدلة.
8. محمد إبراهيم الدسوقي. (1955). التأمين من المسؤولية. القاهرة: دار النهضة العربية.
9. محمد بلهاسي التسولي. (1997). التعويض عن حوادث السير. المغرب: مطبعة الورقية الوطنية.
10. مصطفى محمد جمال. (2000). الوسيط في التأمين الخاص. بيروت: الدار العربية للنشر.
11. معمر بن طرية. (2018). أضرار الروبوتات تقنيات الذكاء الاصطناعي تحدٍ جديد لقانون المسؤولية المدنية. مجلة حوليات. عدد خاص بالمؤتمر الدولي الذكاء الاصطناعي تحدٍ جديد للقانون. كلية الحقوق: جامعة الجزائر. ص. 119-142.
12. نوري حمد خاطر. (2001). عقود المعلوماتية. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
13. F. Patrick Hubbard, (2014). *Sophisticated Robots: Balancing Liability, Regulation, and Innovation*, Florida Law Review, Forthcoming.

14. *Voiture autonome : qui est responsable en cas d'accident ? (2021). Voiture autonome : qui est responsable en cas d'accident ? - WebLex,*
15. *René Danesi, Mmes Pascale Gruny, Gisèle Jourda et M. Pierre Médevielle, (2017-2018). Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires européennes (1) sur la stratégie de l'Union européenne pour le véhicule autonome, Sénat Session Ordinaire, n° 117, pp. 35-36.*
16. المادة رقم 3 قانون اتحادي رقم 21 لسنة 1995 في شأن السير والمرور.
17. *Loi n°85-677 du 5 juillet 1985 (6 juillet 1985). Loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, Publication au JORF>*
18. *US Department of Transportation Release Policy on Automated Vehicle Development. National Highway Traffic Safety Administration. (30 May 2013). Retrieved 18 December 2013. Automated_Vehicles_Policy.pdf (nhtsa.gov)*

