

المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارات الذكية وأثرها على الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل البري الذكي

Penal responsibility for smart car errors and their impact on the legal security of the investor in the field of smart land transport

مجدوب نوال¹

¹المركز الجامعي مغنية (الجزائر)، nawel.medjdoub@cumaghnia.dz

تاريخ الإرسال: 04-04-2023 تاريخ القبول: 10-01-2024 تاريخ النشر: 30-06-2024

ملخص:

أصبح البحث في التحديات التي تثيرها المسؤولية الجنائية عن استخدام الخوارزميات في مجال النقل بكل صورته ولاسيما النقل البري مطلباً هاماً، وركزت الدراسة على نطاق المسؤولية الجنائية عن وسائل النقل الذكية وتحديد المسائل جنائياً مع معالجة أثر هذه المسؤولية على المستثمر في هذا القطاع، وتم تبني كل من المنهج الوصفي والمنهج التحليلي من أجل الإجابة عن الإشكالات المطروحة، وتم الخروج بجملة من النتائج تدور في مجملها حول غموض المسؤولية الجنائية عن تطبيقات النقل البري الذكي، ولاشك أن الحديث عن المسؤولية الجنائية يهدد الأمن القانوني للمستثمر بهذا القطاع مما يجعله يحجم عن الاستثمار في هذا المجال.

الكلمات المفتاحية: المستثمر؛ النقل الذكي؛ المسؤولية؛ الأمن القانوني.

Abstract :

Research into the challenges raised by criminal liability for the use of algorithms in the field of transport in all its forms, especially land transport, has become an important requirement. The descriptive approach and the analytical approach in order to answer the problem at hand, and a number of results were produced that revolve in their entirety around the ambiguity of criminal liability for intelligent land transport applications .

.Keywords: the investor; intelligent transport; liability; legal security.

المؤلف المرسل: مجدوب نوال، الإيميل: nawel.medjdoub@cumaghnia.dz

المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارات الذكية وأثرها على الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل البري الذكي

1- مقدمة:

في عصر جديد أخذ مسمى عصر النظم الذكية فإن الفقه القانوني المعاصر لم يفوت فكرة قولبة تحديات الواقع في قالب قانوني عن طريق وجهات فقهية تتفق تارة وتتضارب تارة أخرى، وكل هذا كان محركا لكل من المشرع الأوروبي والأمريكي وغيرها من التشريعات المواكبة لثورة الأتمتة.

وبالتالي إن الذكاء الاصطناعي ليس خيال علمي، بل واقع يتطلب التأهب لتأطير قواعد المسؤولية الجنائية عن الأخطاء الجزائية للروبوت أو الآلة الإنسان في أي مجال سواء الصناعي أو التجاري أو الطبي أو العسكري...، ولاسيما مع بروز جرائم الخوارزميات بعد توظيف هذه الأخيرة في كل القطاعات سواء القطاع العام أو الخاص.

ومن ضمن المجالات التي شملتها النظم الذكية نجد قطاع النقل بأشكاله (البري، الجوي، البحري)، مما يتطلب معه الوقوف على المسؤولية عن تطبيقات النظم الذكية في مجال النقل.

وتتحلى أهمية الدراسة في كونها تنصب حول النقل الذكي كنتاج الثورة الرابعة ونظم الخوارزميات لما لهذه الأخيرة من مزايا و إشكالات عملية (مجدوب، إشكالات المسؤولية الجنائية عن تطبيقات نظم الذكاء الاصطناعي، 2022).

وبذلك فالدراسة تصبو إلى تسليط الضوء حول نظم النقل الذكية والإشكالات العملية ، وأحكام المسؤولية الجزائية وأثر المسؤولية الجزائية على الاستثمار في قطاع النقل الذكي.

وتتحلى إشكالية الدراسة في مايلي:

ما هي أحكام المسؤولية الجزائية المرتبطة بالنقل الذكي، ومن المسائل جنائيا عن خطأ السيارة ذاتية القيادة؟ .

ومن أجل الإجابة عن سالف الإشكال سيتم تسليط الضوء على الأحكام المرتبطة بالمسؤولية الجنائية عن خطأ السيارة الذكية (المطلب الأول)، ومقومات المسؤولية الجزائية عن خطأ السيارة الذكية (المطلب الثاني)، وتقييم أثر المسؤولية الجزائية عن الاستثمار في قطاع النقل الذكي (المطلب الثالث).

مجدوب نوال

2. الأحكام المرتبطة بالمسؤولية الجنائية عن خطأ السيارة الذكية:

إن المركبات ذاتية القيادة تشكل جيل جديد ومستجد في قطاع النقل، وبوسعها السير على الطريق دون سيطرة الإنسان، أين تتيح نظم الذكاء الاصطناعي للمركبة المستقلة أداء جميع الوظائف المتمثلة في القيادة أو مراقبة الطريق، ويقتصر دور السائق البشري في عملية البرمجة. ولاسيما أنها تتكون من أجهزة استشعار وأجهزة تحكم وكاميرات، وادار للتنقل إلى الوجهة المحددة دون تدخل بشري، ومن ثم فإن معيار استقلالية وذاتية السيارة ذاتية القيادة يكمن في قدرتها على التنقل دون تدخل الإنسان إلى الوجهة المحددة مسبقا (الشريف، المسؤولية الجنائية للإنسان الآلة، 2020، صفحة 11).

ومن خلال التعريفات السابقة يمكن استنباط خصائص السيارة ذاتية القيادة على النحو التالي:

- لها تقنية التحكم في عملية القيادة دون حاجة لتدخل البشر، ويكفي برمجتها لوجهة محددة.
- هي قادرة على الالتزام بلوائح المرور التي توجهها أثناء عملية القيادة .
- ينحصر دور السائق في تنشيط وظيفة القيادة بشكل كامل والتحكم فيها.
- يتحلى دور السائق في تزويد المركبة الذكية بالمعطيات حول الوجهة، لتقوم السيارة الذكية واعتمادا على نظم الذكاء الاصطناعي وأجهزة الاستشعار بسلك الوجهة.

1.2 أنواع السيارات ذاتية القيادة:

لاشك أن السيارة الذاتية التوجه تلعب دورا هاما في تحقيق أهداف لوجيستية وحماية البيئة، وهناك عدة تقسيمات للسيارات الذكية إلا أننا نفضل التقسيم الثنائي لأن تطلعات المسؤولية بشقيها المدني والجنائي واكبت التقسيم الثنائي.

ويتجلى النوع الأول في السيارة المستقلة عن البشر والتي تتحكم آليا في القيادة دون تدخل البشر، بينما يتجلى النوع الثاني في السيارات ذاتية القيادة بشكل جزئي مع سائق بشري، وهو ما سيتم التطرق إليه على النحو التالي :

1.1.2 المركبات ذاتية القيادة جزئيا :

بقصد بالسيارات ذاتية القيادة جزئيا تلك السيارات التي يمكن أن تعمل بمفردها ويكون للسائق مجال للتدخل فيها، فيكون مسؤولا عن إدارة عملية التشغيل ونتائجها، حيث تكون له القدرة على التدخل عند الحاجة مثل سوء الأحوال الجوية .

المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارات الذكية وأثرها على الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل البري الذكي

وعموما إن السيارة ذاتية القيادة جزئيا تتطلب أن تكون القيادة كأصل ذاتية من طرف السيارة، مع الاستعانة بالبشر كاستثناء أي السائق.

وهذا النوع من المركبات هو الذي تندمج فيه المسؤولية بين مسؤولية المركبة ممثلة في مصنعها أو مستخدمها، ومسؤولية الإنسان أي السائق.

2.1.2 المركبات ذاتية القيادة كليا :

يقصد بالمركبة ذاتية القيادة كليا تلك المركبة الذكية التي يمكنها تأدية مهمات النقل والقيادة دون أي دعم أو مساعدة بشرية ومن أمثلتها المركبات التي تنتجها شركة تسلا مثلا، فهي مركبات ذاتية القيادة بشكل كامل أو مطلق ولا تتطلب من السائق أي تدخل في عملية القيادة (بسيوني، 1998، صفحة 88).

2.2 المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارة ذاتية القيادة

بمجرد انتشار السيارات ذاتية القيادة أو ما يعرف بالسيارات الذكية، يتوجب تأطير المسؤولية القانونية عن الأخطاء الجزائية لهذه المركبات من خلال تبني أحكام خاصة تغطي المسؤولية الجزائية، ولا شك أنه سوف تطرح عدة إشكالات عملية .

إذ ورغم مزايا السيارات ذاتية القيادة، إلا أنه يطرح إشكال يرتبط بإسناد الأخطاء الجزائية التي قد ترتكبها هذه السيارات عندما تخرج عن البرمجة، وتتسبب في قتل أحد المارة وخرق قانون المرور، كما حدث في أمريكا سنة 2018 أين تسببت سيارة ذاتية القيادة في حادث مرور أدى لوفاة امرأة .

ومن ضمن الإشكالات التي تجعل دور السيارات الذاتية القيادة محدود ويجعلها أكثر عرضة للحوادث، هو أن لا يتم تبني طريق ذكي خاص فقط بالمركبات الذكية، ولا شك أن وجود سيارة ذاتية القيادة وأخرى بقيادة البشر في الطريق من شأنه تضليل قرارات السيارة الذكية مما يجعلها تتسبب في أضرار للغير .

إذن وقبل التحمس لإيجابيات السيارات الذاتية القيادة، من الضروري الوقوف على الأضرار التي قد تنجم عن هذه الأخيرة والتي قد تتسبب في القتل.

فمن يغطي الأضرار الناجمة عن الأخطاء المرتكبة من طرف السيارات الذكية ؟، ومن المسؤول جنائيا عن جريمة القتل من جراء خروج السيارات الذكية عن البرمجة ؟ ، ومن يؤمن الأضرار ؟

مجدوب نوال

ومن المسؤول المدني عن تلك الأضرار؟، وضد من تحرك الدعوى العمومية في حالة تسبب السيارة الذكية أو الذاتية القيادة في قتل أحد المارة؟.

فهي إشكالات يتوجب الإجابة عنها في فحوى النصوص القانونية للدول السبّاقة في تبني النظم الذكية، إذ لا يكفي أن ننادي بالإيجابيات ونتمسح إليها متجاهلين حقوق ضحايا التطور .

وبالتالي إن التأطير القانوني لأحكام المسؤولية الجنائية عن الأخطاء التي ترتكبها السيارة ذاتية القيادة يتطلب تحديد المسؤول جنائياً ، والذي يأخذ صفة القائم بالتصنيع متى تعلق الأمر بخطأ جزائي يعود مصدره لعب في التصنيع، أو المالك أي مالك السيارة الذكية، أو مستأجر السيارة الذكية .
ومن ثم إن تبني النظم الذكية بحاجة إلى تهيئة الأرضية، مع ضرورة تكريس التأمين عن مخاطر السيارات ذاتية القيادة (حضر، 2016، صفحة 216).

ولاشك أن التشديد في المسؤولية بشقيها المدني والجزائي يلعب دوراً هاماً في الحد من مخاطر حوادث السيارات ذاتية القيادة، مع الأخذ بعين الاعتبار أن التعامل بقواعد صارمة مع مخاطر وحوادث السيارات ذاتية القيادة سوف يجعل القائمين بتصنيعها وكذلك مستخدميها أكثر حذر مما يشكل إجحاماً عن الإقبال عليها.

ورغم كل الإشكالات المرتبطة بتأطير السيارات الذكية تبقى هذه السيارات من أفضل ما قدمت النظم الذكية لقطاع النقل.

3. مقومات المسؤولية الجزائية عن خطأ السيارة الذكية

إن الحديث عن مقومات المسؤولية الجزائية عن خطأ السيارة ذاتية القيادة يقودنا لتسليط الضوء على الخطأ الجزائي، والضرر الناجم وعلاقة السببية .

1.3 الخطأ الجزائي المقوم للمسؤولية عن خطأ السيارة الذكية

باعتبار أن السيارة ذاتية القيادة تتحكم بنفسها وتقود نفسها بنفسها دون تدخل بشري، فإنه يمكن لها أن تتخذ قرارات تتعلق بوظائف القيادة دون الرجوع إلى من في السيارة سواء المالك أو السائق، ومن ثم فهي عرضة للحوادث وقد تتسبب بإتلاف الممتلكات والإصابات البشرية.

ومن أمثلتها قتل السيارة ذاتية القيادة Eclairne Herz Berg في ولاية أريزونا الأمريكية سيدة كانت تعبر الطريق خارج المشى المحدد للمشاة، رغم أن برامج السيارة وضعت كل احتمالات الأمان وسلامة الطريق.

المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارات الذكية وأثرها على الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل البري الذكي

ويطرح التساؤل عن المسؤول عن الأضرار الناجمة عن السيارات ذاتية القيادة، هل هو المالك أو سائق السيارة ذاتها؟.

ومن هنا جدير بنا التفريق بين الأضرار التي تتسبب فيها السيارة دون أمر صاحبها، والأضرار التي ترتكبها السيارة بناء على تعليمات السائق .

1.1.3 أخطاء السيارة الذكية دون تدخل البشر

هناك أضرار قد تتسبب فيها السيارة الذكية دون تدخل البشر أي دون تدخل القائد أو السائق، ومن أمثلتها انطلاق السيارة ذاتية القيادة تلقائيا إلى وجهة معينة دون أمر سائقها أو مالكها، وهنا لا تقوم مسؤولية المالك أو السائق.

مما جعل الفقه يتساؤل حول طرق تغطية الأضرار وتحديد المسؤول عن الضرر في هذه الحالة، فهل يكيف الفعل من قبيل فعل الحيوان؟ قياسا على القواعد العامة التي سبقت الإشارة إليها، باعتبار أن من يوقف الحيوان أو يربطه بمكان معين، مسؤول عن الأضرار التي يسببها للغير في حالة إتلاف ممتلكات الغير.

ولاشك أن فرضية اعتبار السيارة الذكية التي تنطلق دون برمجة صاحبها في مركز الحيوان فرضية في غير محلها، ولاسيما أن انطلاق السيارة يكمن سببه في وجود خلل تقني، إذن في هذه الحالة إن القائم بتصنيع المركبة ذاتية القيادة مسؤول عن الأفعال التي ترتكبها، والتي بموجبها تسببت في ضرر للغير.

في حين أنه متى ثبت عدم وجود أي خلل تقني أدى للانطلاق التلقائي للسيارة إلى وجهة معينة، هنا لاشك أن السائق مسؤول بعد إخضاع برمجيات السيارة الذكية للخبرة (مجدوب، إشكالات المسؤولية القانونية عن تطبيقات نظم الذكاء الاصطناعي، 2022، صفحة 164).

2.1.3 أخطاء السيارة الذكية بأمر مالكها

متى نجم عن السيارة ذاتية القيادة ضرر بسبب السائق فهو المسؤول، لأنه وباعتبار أن السيارة ذاتية القيادة جزئيا تقوم بكل وظائف القيادة على الطريق، ماعدا الانطلاق والتوقف والذدان يكونان بأمر السائق، فإن الأضرار المرتبطة بتعليمات السائق تجعله مسؤولا عن تعويض الضحايا.

مجدوب نوال

ولاشك أن التشديد في المسؤولية بالنسبة لهذا النوع من المركبات الذكية من شأنه الحرص في علمية التصنيع على جودة السيارات، إذ يأخذ صاحب السيارة الذكية ومصنعها بعين الإعتبار أنه مسائل جنائيا ومدنيا عن الحوادث والأخطار الناجمة عنها.

كما أن افتراض المسؤولية والخطأ لدى سائق السيارة ذاتية القيادة سوف يعفي المضرور من إثبات التعدي .
ويطرح في هذا السياق تساؤل مفاده، ما الحكم في الحالة التي يكون فيها قائد السيارة الذكية شخص غير مميز دون علم صاحبها ؟ ومن المسؤول عن تغطية الأضرار ؟ و هل يمكن لمالك السيارة الذكية أن يدفع أن الخطأ لم يرتكب من طرفه؟ .

إذن في هذه الحالة إن مالك السيارة هو مسؤول عن أخطاء القائد غير المميز والذي تسبب بأفعاله بضرر للغير كونه مسؤول عن سيارته، إذ أن مسؤولية حارس الشيء تتطلب أن يراقبه.

2.3 الضرر الناجم عن السيارة ذاتية القيادة :

من أجل قيام المسؤولية المدنية يتوجب حدوث الضرر أي المساس بمصلحة مشروعة أو حق، وعندما يتعلق الأمر بحوادث السيارات ذاتية القيادة أو السيارات الذكية من المسؤول عن تغطية الأضرار؟، و ماهي طبيعة الضرر الناجم عن السيارات ذاتية القيادة؟، وكيف يتم إثباته ؟ .

ومن ثم ومتى تعلق الأمر بالضرر الناجم عن المركبة التقليدية فإنه يتم إسناده إلى خطأ السائق، ولاشك أن إسقاط قواعد المسؤولية الخاصة بالسيارات التقليدية على المركبات ذاتية القيادة سوف يثير عدة إشكالات، ومن ثم نميز بين السيارات ذاتية القيادة بشكل جزئي والسيارات ذاتية القيادة بشكل كلي (مجدوب، إشكالات المسؤولية عن تطبيقات نظم الذكاء الاصطناعي، 2022، صفحة 124) .

فالسيارة ذاتية القيادة جزئيا لا تتحكم في القيادة بصورة مطلقة، إذ أن العنصر البشري شريك في التسيير مما يجعل استقلاليتها محدودة ومن ثم إن المركز القانوني للسائق هو مركز حارس الآلة، مما يحتم عليه بذل عناية الرجل الحريص من أجل التأكد من أن المركبة تعمل بشكل جيد وتم ضبطها بشكل دقيق ، لأنه مسؤول عن كل أضرار الاستخدام .

في حين أنه متى تعلق الأمر بالسيارات ذاتية القيادة بشكل كلي فإن الضرر فيها يخضع لعدة عوامل قد ترتبط بالبرمجة المركبة أو التركيب أو التنبؤ، إذ أنه يصعب التنبؤ بردة الفعل المباشرة للسيارة ذاتية القيادة كليا، مما يجعل المضرور غير قادر على مساءلة المركبة ذاتية القيادة بشكل منفصل على المالك والمنتج، وهو ما يحتم العودة لمسؤولية المنتج فهو حل حتى لا يضيع حق المضرور في التعويض .

المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارات الذكية وأثرها على الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل البري الذكي

إذن نخرج بنتيجة مفادها أنه ومن منطلق أن صاحب السيارة ذاتية القيادة لا ذنب له بالمضاعفات الناجمة عنها، وليس له دوما السيطرة عليها ولاسيما إذا كانت المركبة ذاتية القيادة بشكل كلي، فإن الأمر لا محالة يتطلب أن يتم نقل عبأ المسؤولية على عاتق الشركة المصنعة للمركبة .

وتبقى الشركة المنتجة للسيارات الذكية المستقلة كليا هي المسؤولة عن تغطية الأضرار، وفي حالة تعدد الأطراف المساهمة في الضرر فإنه يتم الرجوع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية أي إمكانية التضامن فيما بينهم من أجل التعويض.

وبالتالي إن مسألة الإثبات صعبة جدا، ولاسيما إذا أخذنا بعين الإعتبار أنه أحيانا قد لا يعود مصدر الضرر المسبب للحوادث إلى المالك أو حتى للشركة المنتجة للسيارة.

ولا شك أنه بتعدد الأسباب والاحتمالات في تحديد المسؤول عن الضرر فإن الأمر يتطلب الاستعانة بالخبرة التقنية، والتي سوف تحدد نسبة خطأ كل متدخل سواء تعلق الأمر بالمنتج أو بأي طرف آخر، وهو الأمر الذي يتطلب تكوين فريق محنك في مجال الذكاء الاصطناعي، ويبقى من الضروري تحميل المتسبب في الضرر مصاريف الخبرة.

3.3 علاقة السببية :

يتوجب أن يكون هناك علاقة سببية تجمع الخطأ بالضرر، إذ أن ليس كل ضرر هو موجب للتعويض بل فقط الضرر المرتبط بالخطأ، من ثم فعلاقة السببية مطلب هام سواء في إطار المسؤولية المدنية أو الجنائية، حتى وإن تعلق الأمر بالمسؤولية عن الأضرار المرتبطة بالنظم الذكية.

وبذلك فإن علاقة السببية بالنسبة للحوادث الناجمة عن السيارات ذاتية القيادة هي الأخرى تختلف باختلاف نوع السيارة، فإن تعلق الأمر بسيارة ذاتية القيادة بشكل جزئي والتي تشمل على مجموعة من الأنظمة مثل نظام الإنذار الذي ينبه السائق عندما تخرج المركبة عن وجهتها، أو نظام الاصطدام الذي يوقف أو يبطئ الحركة قبل الاصطدام، فإن علاقة السببية تجمع في طياتها خطأ كل من المركبة وخطأ السائق، لأنه حتى ولو كان الخطأ بسبب السيارة إلا أنه يفترض أنها أذرت السائق بموجب نظام الإنذار أو نظام الإيقاف ولم يمثل لها مما أدى لوقوع الحادث (المهيري، 2020، صفحة 45).

مجدوب نوال

وعلى ذلك فإن عدم تدخل السائق فور تلقي إنذار يجعله مسؤولاً مدنياً وجنائياً وتتوافر في حقه علاقة السببية، ولا سيما في ظل عدم وجود خلل تقني.

في حين أنه عندما يتعلق الأمر بالمركبات ذاتية القيادة بشكل كلي فإن الضرر ينسب للمنتج، ولا يوجد التزام على عاتق المالك.

مع الإشارة أنه إذا تعلق الأمر بقضايا الحوادث الناجمة عن السيارات ذاتية القيادة، وكانت علاقة السببية تثير جدل وإشكال من حيث تحديد المسؤول عن الضرر بين المنتج أي شركة تصنيع السيارة ذاتية القيادة والسائق أو المالك، فإن السلطة التقديرية تعود لقاضي الموضوع، في تحديد المسؤول عن الخطأ حتى يتم بالأخير تعويض الضحايا، وذلك بالاستعانة بالخبرة من أجل ربط علاقة السببية.

وترتبط الإشكالات المذكورة بالسيارات ذاتية القيادة كونها نتاج التطور وفكرة حديثة التبنّي، ولا يطرح عندما يتعلق الأمر بالسيارات التقليدية لأن السائق وحده مسؤول.

ومن الأمثلة التي تترجم التضاد في إثبات المسؤول عن الخطأ الذي أدى إلى الحادث، نشير إلى قضية والتر هوانج وهو مهندس في شركة أبل، والذي تعرض لحادث مرور أدى لوفاته عند قيادته لسيارة ذاتية القيادة من صنع شركة تسلا، أين بررت شركة تسلا أن والتر موان هو سبب الحادث كونه لم يستجيب للتحذيرات التي صدرت عن المركبة ذاتية القيادة، والتي تفيد بضرورة تدخله لضبط القيادة.

إلا أنه وبعد التحقيق في القضية اتضح أن المركبة لم تعطي أي تحذير قبل وقوع الحادث ب 06 ثواني، إذ كان آخر تنبيه في المركبة قبل وقوع الحادث ب 15 دقيقة (مجدوب، إشكالات المسؤولية عن تطبيقات نظم الذكاء الاصطناعي، 2022، صفحة 128).

مع ضرورة الإشارة أنه من بين أهم الأدلة المعتمد عليها من أجل تحديد المسؤول عن الضرر فيما يتعلق بالسيارات ذاتية القيادة، نجد نظام تخزين البيانات والذي بموجبه يتم تحديد الوقت الذي وقع فيه الحادث وآخر إنذار صدر عن السيارة .

ومن هنا فإن نظام التخزين الخاص بالبيانات يسهل المهام من أجل حسم النزاع أمام القضاء لتحديد من المسؤول عن الضرر، هل هي الشركة المصنعة أم السائق؟.

وبعد الخوض في كل الفرضيات حول علاقة السببية والتي تلعب دوراً هاماً من أجل تبيان المسؤول عن تعويض الأضرار التي تسبب فيها السيارات الذكية، فإنه متى استحال الربط بين الخطأ والمسؤول عن الضرر، فإن المنتج يبقى مسؤولاً عن تغطية المخاطر، ولا شك أن ذلك يتطلب التأمين على مسؤوليته.

المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارات الذكية وأثرها على الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل البري الذكي

4. تقييم فكرة الأمن القانوني للمستثمر في قطاع النقل الذكي

إن الحديث عن النظم الذكية والثغرات التشريعية وغياب نصوص التأطير من شأنه المساس بفكرة الأمن القانوني للمستثمر في قطاع النقل الذكي، فالحديث عن التأهب لرسم قواعد المسؤولية عن نظم الذكاء الاصطناعي من شأنه المساس بجرية الاستثمار في مجال النقل الذكي، لأن المنتج والمستثمر في هذا القطاع سوف يختار الإحجام عن المخاطرة في مجل النظم الذكية والخوارزميات خشية من الوقوع تحت طائلة المسائلة الجنائية.

ومن ثم سيتم تعريف الأمن القانوني كمبدأ مدستر مع الوقوف على أهميته، ومدى تحقق الأمن القانوني للمستثمر في قطاع النقل الذكي.

1.4 مفهوم الأمن القانوني

إذا كان حق الفرد في الأمن والأمان حق طبيعي لصيق بشخصيته، فإن الحق في توافر الأمن القانوني هو حق لكل شخص مخاطب بالقاعدة القانونية، و بذلك فإنه من الضروري أن تكون القاعدة القانونية مستقرة ومنسجمة المعاني وغير متعارضة مع قواعد أخرى، مع أحقية الفرد في عدم مباغتته بقواعد قانونية لم يعلم بها، مع حقه في التقاضي في ظل اجتهاد قضائي مستقر و غير متغير بصورة عشوائية . و تم تكريس مبدأ الأمن القانوني بألمانيا منذ سنة 1961، وأكدت المحكمة الدستورية الفيدرالية بألمانيا دستورية المبدأ، وتم الاعتراف به دوليا من لدن محكمة العدل للمجموعة الأوروبية في قرارها لسنة 1996 (حسين، 2009، صفحة 145).

وانطلاقا من كل ما سبق يمكن القول أنه من حق أي فرد أن يتمتع بوجود توازن نسبي للعلاقات القانونية، وإشاعة الأمن والطمأنينة في العلاقة القانونية، ويستوي أن يكون أطراف العلاقة أشخاص عامة أو خاصة، دون التعرض لمفاجآت لم تكن بالحسبان صادرة عن سلطات الدولة .

ورغم صعوبة الأمن القانوني، إلا أن هذا لا ينفي أن لمبدأ الأمن القانوني أهمية كبيرة سيتم التعرض عليها.

2.4 - أهمية الأمن القانوني

مجدوب نوال

- لمبدأ الأمن القانوني أهمية وقيمة في ظل أي منظومة قانونية، ولاسيما في الوقت الراهن في عصر شاعت تسميته بعصر العولمة والكوكبة، وعلى ذلك تتجلى أهمية المبدأ في ما يلي :
- يعد مبدأ الأمن القانوني مطلباً لقيام دولة القانون وسمو القانون، فدولة القانون تتطلب احترام مبدأ الأمن القانوني، وأي خرق للمبدأ ينجم عنه المساس بمقومات الدولة ووزعتهها.
 - يعد مبدأ الأمن القانوني شرط هام ومطلب هام من أجل ضمان ممارسة الأفراد لحقوقهم.
 - لمبدأ الأمن القانوني أهمية من خلال حماية حقوق الأفراد من الآثار السلبية للقانون في حالة عدم الانسجام التشريعي، وتعقد القوانين والأنظمة وتعديلها المتكرر وما ينجم عن ذلك من انعدام للأمن القانوني .
 - لمبدأ الأمن القانوني أهمية في تحقيق التطور الاقتصادي، فهو حلقة مشتركة لمجموعة من الحقوق والمبادئ .

3.4 الأمن القانوني للمستثمر في قطاع النقل

يتحقق الأمن القانوني كمبدأ مدستر متى طمأنت الدولة المستثمر الوطني أو الأجنبي أنه في حالة تعديل أو إلغاء قانون الاستثمار فإن المقتضيات الجديدة لن تطبق عليه، ولاسيما إذا كانت تتضمن إنقاص من الامتيازات أو زيادة في الالتزامات (حداد، 2001، صفحة 145).

ولاشك أن ضمان الأمن القانوني للمستثمر في قطاع النقل الذكي له أهمية بالغة، فالمنظومة الآمنة هي تلك المنظومة التي تركز حول تأطير ثمار الاستثمار في مجال النقل الذكي قبل البحث على سياسة جنائية تقمع الخطأ المرتبط بالاستثمار في هذا المجال، لأن البيئة القانونية الملائمة من شأنها جذب واستقطاب المستثمرين.

ومن معالم الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل الذكي أن يكرس المشرع ترسانة قانونية تكفل للقائم بتصنيع السيارات الذكية كأنموذج حماية قانونية لأنه من شأن غموض أحكام المسؤولية الجنائية المساس بحقوق المستثمر في قطاع النقل الذكي.

وما نؤكد عليه من خلال هذه الدراسة هو أنها عبارة عن دراسة تطلعية مبنية على الثوابت والمقتضيات الراهنة، تم فيها تبني القواعد التقليدية وإسقاطها على نتاج الثورة الرابعة والتي اخترنا منها النقل الذكي كأنموذج، فالدراسة لا تنصب حول التشريع الجزائري لأن التجربة التشريعية الجزائرية لا تزال بعيدة عن تأطير نظم الخوارزميات لأنها أساسا لم توظف في المجتمع الجزائري.

المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارات الذكية وأثرها على الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل البري الذكي

ولاشك أن تبني أي ابتكار جديد يقوم منطقيا على تهيئة البيئة الملائمة من أجل فتح المجال لأصحاب رأس المال من أجل استثمار أموالهم، سواء تعلق الأمر بالنقل البري الذكي أو الجوي أو البحري أو أي مجال، فقانون الاستثمار هو الأضية من أجل احتضان الجدة في المجال التكنولوجي والذكي، وكلما كان قانون الاستثمار من كلما كان أكثر استقطابا وأكثر تحقيقا للأمن القانوني.

وبمفهوم المخالفة كل ما كان القمع الجزائي مرجح على تشجيع حرية الاستثمار كلما عرف الاستثمار في إطار النظم الذكية تراجعاً لأن المستثمر في غنى عن الاصطدام بالمسؤولية الجنائية . وفي الأخير يمكن القول أنه آن الأوان للتفكير الجدي في تهيئة الأضية لنظم الذكاء الاصطناعي في شتى المجالات .

5. الخاتمة :

إن تبني النظم الذكية بات أمراً مهماً وحتمياً في عصر شاعت تسميته بعصر الأتمتة وإنترنت الأشياء والبلوك تشين ونظم الخوارزميات، ولاشك أن تبني النظم الذكية تشمل كل القطاعات بما في ذلك قطاع النقل.

إذ صار الحديث عن كل من السيارة ذاتية القيادة أو السيارة الذكية والسفينة بدون ريان والطائرة بدون طيار، وإذا كان للأتمتة والخوارزميات في مجال النقل البري أثر إيجابي عن طريق استغلال السيارات بدون قائد بطريقة منظمة، فإن ذلك لا يمنع أن نشير إلى الإشكالات الوخيمة المرتبطة بالسيارة الذكية في الحالة التي تتسبب بضرر جنائي يمس بالغير ومن قبيل ذلك قيام هذه الأخيرة بدهس أحد المارة .

ولأن السيارة الذكية تم تصنيعها من أجل تقديم خدمة النقل البري الذكي فإنه هذا لا يحول دون إمكانية مسائلة القائم بالتصنيع جنائياً في حالة تسبب السيارة الذكية في ضرر يمس الأشخاص ، مع إمكانية أن يكون المسائل جنائياً مالك السيارة أو القائم ببرمجتها.

وتتسم المسؤولية الجنائية بالغموض، مع صعوبة تحديد المسائل جنائياً بدقة وبخاصة في تلك الحالة التي لا يتم فيها إرتكاب أي خطأ تقني في التصنيع أو البرمجة وذلك لكونها تعرضت للقرصنة أو تخريب برمجياتها.

مجدوب نوال

ومن ثم فإنه في ظل صعوبة إثبات المسائل جنائيا فالكل متهم بالضرر الذي تسببت به السيارة الذكية، ولا شك أن توجيه أصعب الاتهام لجميع المساهمين في تصنيع السيارة ذاتية القيادة ومشغليها ومالكيها سوف يدفع المستثمر في قطاع النقل الذكي إلى الإحجام عن الاستثمار، لأن الأحكام الحالية التي كرستها الدول التي تبنت النقل الذكي لا تتسم بالأمن القانوني للحد الذي معه بات الاستثمار في النقل الذكي أمر صعب، مع الأخذ بعين الاعتبار أن الدراسة عبارة عن دراسة تطلعية ستكون مرجعا للمشرع الجزائري عند تبني النقل الذكي مثله مقل العديد من الدول الغربية والعربية على حد سواء .

وبناء على النتائج السابقة يمكن طرح التوصيات التالية :

- من الضروري تحديد المسائل جنائيا تحديدا جامعا مانعا، لأنه من شأن توسيع نطاق المسائلين جنائيا المساس بفكرة الأمن القانوني للمستثمر في قطاع النقل الذكي.
- من الضروري أن تلتفت الدراسات المهمة بقانون النقل لتكريس الأرضية الملائمة لنظم النقل الذكي والتي من شأنها تسهيل المهمة على المشرع كدراسات تطلعية.

6. قائمة المراجع:

- المؤلفات:

- حفيظة السيد حداد،(2001)، العقود المبرمة بين الدول والأشخاص الأجنبية، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية.
- نوال مجدوب،(2022) إشكالات المسؤولية عن تطبيقات نظم الذكاء الاصطناعي، دار المجموعة العلمية، القاهرة.
- فايز محمد حسين،(2009)، دور المنطق القانوني في تكريس القانون وتطبيقه، ديوان المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية.

- المقالات العلمية:

- محمود سلامة عبد المنعم الشريف، (2020)، المسؤولية الجنائية للإنسان الآلة -دراسة تأصيلية مقارنة، المجلة العربية لعلوم الأدلة الجنائية والطب الشرعي، جامعة نايف للعلوم الأمنية، العدد 03 أوت.
- عبد الحميد بسيوني،(1998)، مقدمة الذكاء الاصطناعي للكمبيوتر وبرمجة البرولوج، مكتبة الوفاء .
- محمد زكي خضر،(2014)، الذكاء الاصطناعي في خدمة القرآن الكريم، المجلة الدولية للتطبيقات الإسلامية في علم الحاسب والتقنية، المجلد 02 ، العدد 02، جامعة الأردن .

المسؤولية الجزائية عن أخطاء السيارات الذكية وأثرها على الأمن القانوني للمستثمر في مجال النقل البري الذكي

- رسائل الدكتوراه:

- نيلة علي خميس محمد بن خورور المهيري (2020)، المسؤولية المدنية عن أضرار الإنسان الآلي ، رسالة
دكتوراه ، جامعة الإمارات العربية المتحدة .