

اسم الباحث:  
ماجد سعد القرني





# مادة/ دراسات نقدية

## التكليف العاشر التأصيل الفقهي للمستجدات التقنية ونقد القواعد التقليدية

## مقدمة:

شهد العالم المعاصر تطورًا تقنيًا متسارعًا تمثل في ظهور الروبوتات والأنظمة ذاتية التشغيل، وعلى رأسها المركبات ذاتية القيادة المعتمدة على تقنيات الذكاء الاصطناعي. وقد أفرز هذا التطور إشكالات قانونية دقيقة تمس جوهر النظرية العامة للالتزامات، خاصة في مجال المسؤولية المدنية، حيث لم تعد الأفعال الضارة صادرة عن الإنسان مباشرة، بل قد تنشأ عن أنظمة ذات قدرة شبه مستقلة على اتخاذ القرار.

وتثور الإشكالية المركزية في مدى إمكانية إخضاع هذه المستجدات للقواعد التقليدية في المسؤولية التقصيرية، أو استلزام الأمر إعادة تأصيل فقهي يواكب الطبيعة المستقلة نسبيًا لهذه الأنظمة ومن هنا تتمحور هذه الدراسة حول سؤالين رئيسيين: مدى إمكانية الاعتراف بالشخصية القانونية للروبوتات، وكفاية قواعد المسؤولية التقصيرية التقليدية في معالجة الأضرار الناشئة عن الأنظمة ذاتية القيادة.

وتتجلى أهمية الموضوع في كونه يمس أحد أهم أركان القانون المدني، وهو تحديد الشخص المسؤول عن الفعل الضار، في ظل غياب الفعل البشري المباشر.

## المطلب الأول: مدى اعتبار الروبوتات شخصية قانونية تتحمل الالتزامات: الفرع الأول: مفهوم الشخصية القانونية وحدودها التقليدية:

تُعد الشخصية القانونية في الفقه التقليدي منطاً للتمتع بالحقوق وتحمل الالتزامات، وهي تُمنح عادةً للإنسان الطبيعي، وقد تُقرر للذوات الاعتبارية كالشركات والجمعيات وفقاً لاعتبارات تنظيمية ويقوم هذا المفهوم على أساس القدرة على الإدراك والإرادة وتحمل النتائج القانونية للأفعال وعليه فإن مناط المسؤولية القانونية يرتبط تقليدياً بوجود إرادة واعية أو على الأقل إرادة مفترضة قانوناً كما في الشخص الاعتباري.

## الفرع الثاني: مدى انطباق فكرة الشخصية القانونية على الروبوتات:

تطرح الروبوتات والأنظمة ذاتية القيادة إشكالية جوهرية، إذ تمتلك قدرة على التعلم واتخاذ القرار دون تدخل مباشر من الإنسان في كل لحظة تشغيل. إلا أن هذه القدرة تظل في حقيقتها ناتجة عن خوارزميات مبرمجة مسبقاً، وبيانات يتم تغذيتها بها من قبل الإنسان أو الشركات المطورة ومن ثم فإن منح الروبوت شخصية قانونية مستقلة يصطدم بعدة اعتبارات:

- انتفاء الإرادة القانونية المستقلة: فالروبوت لا يملك وعياً أو إدراكاً قانونياً بمعنى المسؤولية.
  - غياب الذمة المالية المستقلة: وهي عنصر جوهرى لتحمل الالتزامات وتنفيذها.
  - صعوبة الإسناد الأخلاقي والقانوني: إذ إن إسناد الخطأ يتطلب فاعلاً يمكن مساءلته جزائياً أو مدنياً.
- وبناءً عليه فإن الاتجاه الغالب فقهيًا يرفض الاعتراف بالروبوت كشخص قانوني كامل، مع بروز اتجاهات محدودة تقترح ما يسمى بـ "الشخصية الإلكترونية المحدودة"، إلا أنها لا تزال محل جدل ولم تستقر تشريعياً.

### الفرع الثالث: التكيف البديل للمسؤولية:

بدلاً من الاعتراف بالشخصية القانونية للروبوت، يتجه الفقه الحديث إلى تحميل المسؤولية لأحد الأطراف التالية:

- المنتج أو المصنع.
  - المبرمج أو مطور الخوارزميات.
  - المستخدم أو الحارس على النظام.
- وهذا التوجه يعكس تمسكاً بالنظرية التقليدية للشخصية القانونية، مع محاولة تكيفها لاستيعاب التطور التقني دون إحداث قطيعة مفاهيمية.

المطلب الثاني: مدى كفاية قواعد المسؤولية التقصيرية التقليدية (خطأ الحارس أو المتبوع):

الفرع الأول: الأساس التقليدي للمسؤولية التقصيرية:

تقوم المسؤولية التقصيرية في القانون المدني على ثلاثة أركان رئيسة: الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية. وقد طورت التشريعات الحديثة بعض صور المسؤولية المفترضة مثل مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، ومسؤولية حارس الشيء، بهدف تسهيل جبر الضرر في حالات يصعب فيها إثبات الخطأ المباشر.

ويُفترض في هذه النماذج وجود شخص طبيعي أو اعتباري يمكن نسب الخطأ إليه بشكل مباشر أو غير مباشر.

### الفرع الثاني: إشكالية تطبيق القواعد التقليدية على القيادة الذاتية:

في حالة المركبات ذاتية القيادة، تبرز معضلة قانونية أساسية تتمثل في انعدام الخطأ البشري المباشر، حيث تتخذ السيارة القرار بناءً على تحليل بيانات لحظي دون تدخل السائق وعليه، تظهر عدة إشكالات: تلاشي عنصر الخطأ الشخصي: فلا يمكن إسناد الخطأ إلى السائق إذا كان النظام يعمل ذاتيًا.

تعدد أطراف الإنتاج والتشغيل: مما يصعب تحديد المسؤول المباشر بين المصنع، المبرمج، أو المستخدم.

تعقيد العلاقة السببية: إذ قد يكون الضرر نتيجة تفاعل خوارزمي غير متوقع. وبالتالي فإن تطبيق القواعد التقليدية بشكلها الصارم قد يؤدي إلى فراغ قانوني في حالات متعددة.

### الفرع الثالث: نقد كفاية نظرية الحارس والمتبوع:

رغم أن نظرية الحراسة أو مسؤولية المتبوع توفر إطارًا مرئيًا نسبيًا، إلا أنها تعاني من قصور واضح في سياق الذكاء الاصطناعي: فهي تفترض وجود سيطرة فعلية على الشيء، بينما أنظمة الذكاء الاصطناعي قد تتخذ قرارات مستقلة. كما أن فكرة "الحارس" تفترض إمكانية التوقع والرقابة، وهو أمر يتضاءل مع التعلم الآلي. إضافة إلى أن توزيع المسؤولية بين عدة أطراف يضعف فعالية التعويض.

### الفرع الرابع: نحو إعادة تأصيل فقه للمسؤولية:

يُقترح في الفقه الحديث الاتجاه نحو: المسؤولية الموضوعية (بدون خطأ) في بعض حالات الذكاء الاصطناعي عالي الخطورة أو تأمين إلزامي يغطي الأضرار الناتجة عن الأنظمة ذاتية القيادة أو إنشاء نظام صندوق تعويض خاص لضمان جبر الضرر دون الدخول في إشكالات إثبات الخطأ. وهذا يعكس انتقالاً تدريجياً من المسؤولية القائمة على الخطأ إلى مسؤولية قائمة على المخاطر.

## خاتمة:

يتبين من خلال هذا البحث أن التطور التقني في مجال الروبوتات والأنظمة ذاتية القيادة قد أحدث تحديًا حقيقيًا للنظرية التقليدية في المسؤولية المدنية إذ لم تعد فكرة الخطأ البشري قادرة وحدها على استيعاب جميع صور الضرر، كما أن منح الروبوتات شخصية قانونية مستقلة يظل طرحًا غير مستقر فقهيًا وتشريعيًا.

وعليه فإن المعالجة القانونية الأقرب للواقع تتمثل في إعادة توزيع المسؤولية على الفاعلين البشر المحيطين بالنظام التقني، مع التوجه التدريجي نحو نماذج مسؤولية موضوعية أو تأمينية، بما يحقق التوازن بين التطور التقني وحماية المضرور.