

**The Legal Nature of the Operator’s Liability in Law No. 9 Of
2023 Regulating The
Operation of Self-Driving Vehicles in the Emirate of Dubai**

Aisha Obaid Rashid Alqaydi

University of Kalba/ College of Law

Aisha.Alqaydi@ukb.ac.ae

Received Date: 1/6/2025. Accepted Date: 23/6/2025. Publication Date: 25/12/2025.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Abstract

Recent developments in self-driving vehicles have become one of the most important issues that must be researched, especially with regard to civil liability arising from accidents involving these vehicles. With the issuance of Law No. 9 of 2023 regarding the regulation of the operation of self-driving vehicles in the Emirate of Dubai, as it is the first law to regulate this activity in the Arab world, it is a new activity in our contemporary reality which is extremely complex due to the intertwining of the relationships of the parties influencing its subject, so the law required studies to clarify the aims of its regulation and provisions in a way that reveals the approach followed by its legislator. It has become necessary to search within the details of this law for several issues, the most important of which is the civil liability arising from accidents of these vehicles, analyzing and criticizing them to determine their legal nature, since the law did not allocate more than one article which is Article 14, to the judgement of civil liability, in addition to searching for the nature of the operator of self-driving vehicles. The research followed the descriptive approach within the limits of defining self-driving vehicles, the analytical approach within the limits of defining the nature of the

operator, and the critical approach in revealing the operator's responsibility in the law of operating self-driving vehicles, in three sections, and in the conclusion, it reached several results and recommendations, the most important of which was the issuance of an executive regulation for Law No. (9) of 2023 regarding the regulation of operating self-driving vehicles in the Emirate of Dubai, detailing its provisions and implementation.

Keywords: Autonomous Vehicles, Operator, Legal Liability, Artificial Intelligence

الطبيعة القانونية لمسئولية المشغل في قانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم
تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي

عائشة عبيد راشد القايدي*
جامعة كلباء/ كلية القانون- الشارقة
Aisha.Alqaydi@ukb.ac.ae

تاريخ الاستلام: 2025/6/1. تاريخ القبول: 2025/6/23. تاريخ النشر: 2025/12/25.
المستخلص

إن التطورات الحديثة في المركبات ذاتية القيادة أصبحت من أهم القضايا التي يجب البحث فيها وخاصة فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث هذه المركبات، ومع صدور "قانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة" في إمارة دبي حيث إنه يعد أول قانون ينظم هذا النشاط على صعيد الوطن العربي، وهو نشاط جديد في واقعنا المعاصر، بالغ التعقيد لتشابك علاقات الأطراف المؤثرة في موضوعه، فاحتاج القانون إلى دراسات تبين أبعاد تنظيمه وأحكامه بما يكشف المنهج الذي اتبعه مشرعه. وأصبح من الضروري البحث في طيات هذا القانون عن عدة مسائل أهمها المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث هذه المركبات، تحليلاً ونقداً وصولاً إلى تحديد طبيعتها القانونية، ذلك أن القانون لم يخصص لحكم المسؤولية المدنية غير مادة واحدة هي المادة 14 منه، بالإضافة إلى البحث عن ماهية مشغل المركبات ذاتية القيادة. حيث اتبع البحث المنهج الوصفي في حدود التعريف بالمركبات ذاتية القيادة، والمنهج التحليلي في حدود تحديد ماهية المشغل، والمنهج النقدي في الكشف عن مسؤولية المشغل في قانون تشغيل المركبات ذاتية القيادة، وذلك في ثلاث مباحث، وفي الخاتمة توصلت إلى عدة نتائج وتوصيات كان من أهمها: إصدار لائحة تنفيذية لقانون رقم (9) لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي، تفصل في بيان أحكامه وتنفيذها.

الكلمات المفتاحية: المركبات ذاتية القيادة، المشغل، المسؤولية القانونية، الذكاء الاصطناعي.

*أستاذ مساعد دكتور

المقدمة

Introduction

صدر قانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي بتاريخ 6 أبريل 2023، واعتبر نافذاً بعد 90 يوماً من نشره بحسب المادة 27 منه، ونصها: "ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به بعد 90 يوماً من نشره"⁽¹⁾، وهو أول قانون ينظم هذا النشاط على صعيد الوطن العربي، وهو نشاط جديد في واقعنا المعاصر، بالغ التعقيد لتشابك علاقات الأطراف المؤثرة في موضوعه، فاحتاج القانون إلى دراسات تبيّن أبعاد تنظيمه وأحكامه بما يكشف المنهج الذي اتبعه مشرعه.

وفي حدود دراستي لهذا القانون قمت بتسليط الضوء على المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث هذه المركبات، تحليلاً ونقداً وصولاً إلى تحديد طبيعتها القانونية، ذلك أن القانون لم يخصص لحكم المسؤولية المدنية غير مادة واحدة هي المادة 14 منه، قد جاءت تحت عنوان المسؤولية المدنية عن تعويض الأضرار، حيث نصت أنه: "أ- يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة، ولا يخل ذلك بحقه في الرجوع على المتسبب الحقيقي بهذه الأضرار، وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المقررة في هذا الشأن، ب- لا تتحمل الهيئة أي مسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة استخدام المركبة ذاتية القيادة"⁽²⁾. إلا أنه لما كان نص المادة قد اشتمل على ثلاثة أقسام، هي: مسؤولية المشغل، وحقه في الرجوع على المتسبب الحقيقي بالضرر، وإعفاء الهيئة من أي مسؤولية ناشئة عن الأضرار التي تلحق بالغير عند استخدام المركبات ذاتية القيادة.

وكل قسم من تلك الأقسام يحتاج إلى دراسة مفصلة، لذلك خصصت القسم الأول من هذا البحث له، وعلى وجه التحديد في مسؤولية مشغل المركبات ذاتية القيادة بشكل كامل.

أهمية البحث Research importance

تأتي أهمية الدراسة من أهمية تنظيم نشاط جديد بالغ التعقيد، متشابك العلاقات، متعدد الأطراف والجهات التي تدخل في تنظيمه، بقانون لم ترد عليه دراسات سابقة، كذلك تأتي أهمية الدراسة في تقييمها لمنهج مشرع القانون محل الدراسة في تنظيمه مسؤولية مشغل المركبة ذاتية القيادة.

أهداف البحث Research Aims

يهدف البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:

1. تحديد ماهية المشغل الذي تقع عليه المسؤولية بنص القانون من حيث إن تعريفه في القانون غير واضح بتقديرنا في غير جزئية أنه يشمل مالك المركبة ذاتية القيادة، بما دل على أن المشغل يشمل المالك وغيره. فمن هو المشغل غير المالك؟
2. الكشف عن الطبيعة القانونية للمشغل من حيث إن نص المادة 14 المتقدم ذكره لم يعين تلك الطبيعة.

إشكالية البحث Research Problem

من خلال ما تقدم تظهر إشكالية البحث في أمرين، أحدهما تحديد ماهية مشغل المركبات ذاتية القيادة، والثاني في الكشف عن الطبيعة القانونية لمسؤوليته، ذلك أن الغموض يكتنف هذين الأمرين في القانون محل الدراسة.

منهجية البحث Research Methods

اعتمدنا في هذا البحث على المنهج الوصفي في حدود التعريف بالمركبات ذاتية القيادة، والمنهج التحليلي في حدود تحديد ماهية المشغل، والمنهج النقدي في الكشف عن مسؤولية المشغل في قانون تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

خطة البحث Research Plan :

تم تقسيم البحث بعد المقدمة إلى ثلاث مباحث وخاتمة، وبحسب الآتي:

المبحث الأول: المركبات ذاتية القيادة.

المطلب الأول: ماهية المركبات ذاتية القيادة

المطلب الثاني: مستويات المركبات ذاتية القيادة

المطلب الثالث: مخاطر استخدام المركبات ذاتية القيادة

المبحث الثاني: مشغل المركبات ذاتية القيادة

المطلب الأول: التزامات مشغل المركبات ذاتية القيادة

المطلب الثاني: ماهية مشغل المركبات ذاتية القيادة

المبحث الثالث: التكييف القانوني لمسؤولية مشغل المركبات ذاتية القيادة

المطلب الأول: مدى صدق وصف الحارس على المشغل

المطلب الثاني: مدى صدق وصف الموضوعية على مسؤولية المشغل

المطلب الثالث: مسؤولية المشغل مسؤولية قانونية

الخاتمة: أذكر فيها أبرز نتائج البحث والتوصيات.

المبحث الأول

The First Topic

المركبات ذاتية القيادة

Autonomous Vehicles: Legal Concept and Regulatory Framework

إن مفهوم المركبات ذاتية القيادة ظهر في خمسينيات القرن الماضي، وتطور كثيرا عما كان عليه بالسابق، وذلك بسبب إلحاق الذكاء الاصطناعي في صناعتها وبرامجها لتعمل بطريقة ذاتية حتى بلغ حد القيادة الذاتية الكامل. وأوزع البحث في هذا الشأن على المطالب الآتية.

المطلب الأول

The First Requirement

ماهية المركبات ذاتية القيادة

The Legal Nature and Definition of Autonomous Vehicles

عرف المشرع الفرنسي المركبات ذاتية القيادة بأنها: "مركبة مزودة بنظام قيادة آلي يمارس التحكم الديناميكي للمركبة التي تملك القدرة على الاستجابة لأي خطر أو عطل مروري، دون الحاجة إلى طلب التحكم أثناء مناورة في مجال التصميم الفني للنظام التقني للنقل البري الآلي الذي تتكامل فيه هذه المركبة"⁽³⁾. ونجد أن هذا التعريف جاء عاما دون تخصيص بالمركبات ذاتية القيادة بشكل كامل. فهو شامل مثلا للمركبات التي تنبه على الخروج من خط السير المحدد في الشوارع، وأنظمة التنبيه على القرب من السيارات لمنع الاصطدام، والمركبات الذاتية الاصطفاف، ونحو ذلك مما لا يحتاج إلى مراقبة قائد المركبة وتدخله، خاصة وأن قيد: "للمركبة التي تملك القدرة على الاستجابة لأي خطر أو عطل مروري" معتبر في التعريف.

بينما عرف "قانون المرور الألماني المركبات ذاتية القيادة بأنها: "تلك المركبات التي لديها تقنيته التحكم في مهمة القيادة بما في ذلك التوجيه الطولي والعرضي للمركبة الخاصة بعد تنشيط القيادة الذاتية الخاصة بعد تنشيط القيادة الذاتية، وهي قادرة على الالتزام باللوائح التي ينص عليها قانون المرور التي توجه المركبة أثناء التحكم في مهمة القيادة بالكامل، والتي يمكن إلغاء تنشيطها يدويا بواسطة السائق في أي وقت كما يمكن أن تنبه السائق بصريا أو صوتيا أو تكتيكا أو غير ذلك إلى ضرورة التحكم في المركبة يدويا في الحال مع وجود وقت كاف قبل تسليم سيطرة المركبة إلى السائق، وعلى أن السائق هو من يتولى تنشيط وظيفة القيادة الذاتية بشكل كامل وهو من يتحكم بالمركبة حتى وإن لم يتحكم بها فعليا في سياق استخدام وظيفة القيادة الذاتية"⁽⁴⁾.

ونجد أن هذا التعريف غير التعريف السابق فانصب على المركبات الذاتية القيادة بشكل كامل لنصه على "التي لديها تقنية التحكم في مهمة القيادة.." و"قادرة على الالتزام باللوائح التي ينص عليها قانون المرور بالكامل". وذلك هو اتجاه مشروع "قانون رقم (9) لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي" إذ عرف المركبة ذاتية القيادة في المادة (2) منه بأنها: "مركبة تسير على الطريق باستخدام نظام القيادة الآلي، تتوفر 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"⁽⁵⁾، ثم أعقب ذلك بتعريف نظام القيادة الآلية بأنه: "نظام يتكون من مجموعة من الأجهزة والبرامج المعتمدة من الجهة المصنعة للمركبة ذاتية القيادة، يحقق التواصل بين المركبة وعناصر الطريق، ويحتم بحركتها دون أي تدخل بشري"⁽⁶⁾. فكان ظاهراً من ذلك أن المشرع قصد ما يعرف بالمركبة ذاتية القيادة المستوى الخامس ذات الأتمتة الكاملة. ونبين المستويات لإتمام الفائدة ومباينة المستوى الخامس عنها في المطالب التالي.

المطلب الثاني

The Second Requirement

مستويات المركبات ذاتية القيادة

The Levels of Vehicle Automation in Legal Classification

أقامت "الدارة القومية للسلامة المرورية على الطرق السريعة (NHTSA) في الولايات المتحدة الأمريكية" جدولاً مكوناً من خمس مستويات لتوضيح مستوى المركبات ومدى قدرتها على التحكم بوظائف القيادة والسيطرة عليها أثناء القيادة⁽⁷⁾ وهي كالتالي:

- (المستوى صفر عدم الأتمتة): حيث إن السائق في هذا المستوى تكون لديه السيطرة الكاملة على المركبة، كما هو الحال في المركبات التقليدية مثل سيطرة السائق على المكابح، والمقود، وقوة الدافع وذلك دون تدخل التشغيل الآلي.
- (المستوى 1 يتعلق بوظائف محدودة): الميزة الأهم في هذا المستوى هي توفر وظائف مساعدة السائق مثل الحفاظ على حارة السير والفرملة الأوتوماتيكية ومثبت السرعة المتغير، إلا أنه في هذا المستوى مراقبة السائق مطلوبة حيث يجب عليه ألا يعتمد على نظامها لا بشكل كامل ولا جزئي.

- (المستوى 2 أتمتة الوظائف المدمجة): في هذا الوضع يتم أتمتة اثنين من الوظائف الأساسية على الأقل من وظائف التحكم وتصميمها للعمل معا لتقليل معاملات التحكم في هذه الوظائف، ومن الأمثلة على الوظيفة المشتركة التفعيل المؤقت لنظام القيادة الآلية وقيادة المركبة مع تثبيت يدي السائق على عجلة القيادة، أي إن هذه المركبة تتمتع باستقلالية مؤقتة.
 - أتمتة القيادة الذاتية المحدودة (المستوى 3): مع هذا الوضع من المتصور أن يكون السائق قادرا على تولي السيطرة من وقت لآخر، ولكن يجب أن يوفر وقتا انتقاليا مريحا بما فيه الكفاية، وتعد سيارات Google مثلا على القيادة الذاتية المحدودة.
 - التشغيل الآلي الكامل للقيادة الذاتية (المستوى 4): في هذه الحالة، تم تصميم السيارة لأداء جميع مهام القيادة الحرجة المتعلقة بالسلامة ومراقبة ظروف الطريق أثناء القيادة. فمن المتوقع أن يوفر النظام مدخلات الوجهة والملاحة للسائق، ولكن لا يتوقع من السائق تشغيل النظام في أي وقت أثناء الرحلة.
 - الأتمتة الكاملة (المستوى 5): حيث إن المركبة تستطيع القيادة بشكل كامل في جميع الظروف والطرق دون الحاجة إلى تدخل بشري على الإطلاق⁸.
- وفيما يتعلق بدولة الإمارات العربية المتحدة فإنها تبنت جميع المستويات بشكل عام، حيث إنه في نوفمبر 2021 اعتمد مجلس الوزراء التراخيص التي تتيح فحص تقنيات المركبات ذاتية القيادة في دولة الإمارات العربية المتحدة وذلك من خلال "مختبر التشريعات في الأمانة العامة لمجلس الوزراء" حيث يخول مجلس الوزراء بمنح ترخيص مؤقت لتنفيذ أي مشروع مبتكر قائم على تقنيات حديثة ذات صفة مستقبلية أو باستخدام الذكاء الاصطناعي ولا يوجد تشريع منظم له في الدولة، وذلك بهدف إعداد تشريع منظم لنشاط المشروع في الدولة. ومن ضمن تلك المشاريع السيارات ذاتية القيادة⁽⁹⁾ وذلك في "المادة الأولى من المرسوم بقانون اتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم (25) لسنة 2018 بشأن المشروعات ذات الصفة المستقبلية"، مما يجعل بذلك دولة الإمارات هي أول دولة في الشرق الأوسط والثانية عالميا في فحص واختبار تقنيات المركبات ذاتية القيادة على الطرقات العامة⁽¹⁰⁾. أما بشأن القانون موضوع البحث فقد اختلفت بالمركبات ذاتية القيادة من المستوى الخامس، بحسب ما قدمناه في نهاية المطلب السابق.

المطلب الثالث

The Third Requirement

مخاطر استخدام المركبات ذاتية القيادة

Legal Risks Associated with the Use of Autonomous Vehicles

على الرغم من مزايا المركبات ذاتية القيادة كما في برمجيات مكابح الطوارئ، والاصطفاف الذاتي، وتقليل الازدحام باختيار الطريق الأنسب، وتقليل الانبعاث الكربوني⁽¹¹⁾ وكونها وسيلة لمواجهة التحديات الوبائية، كما في توظيف دولة الإمارات العربية المتحدة متمثلة بوزارة الصحة ووقاية المجتمع بالتعاون مع مركز الشارقة لتعزيز صحة الأسرة وشركة هواوي للإلكترونيات، السيارات الذكية الآلية لتوزيع المنتجات الصحية الوقائية، مثل الكمادات والقفازات المطهرة، على السكان والعمال في المجمعات السكنية، في إطار برنامج الوزارة المتطور لاستخدام الذكاء الاصطناعي وشبكات الاتصال من الجيل الخامس لدعم التدابير الصحية الوقائية لحماية السكان المحليين من فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19)⁽¹²⁾ وكذلك مساهمتها في تعزيز الاندماج الاجتماعي، حيث تمنح للأفراد الذين يواجهون صعوبة في التنقل أو أولئك غير الراغبين في القيادة بسبب ظروفهم للوصول إلى الخدمات الضرورية ببسر وسهولة⁽¹³⁾ إلا أن استخدامها لا يخلو من مخاطر قد تكون جسيمة، وذلك باعث رئيس على تنظيمها قانوناً، وبناء المسؤولية الناشئة عن مخاطرها.

إن مدار خطورة استخدام هذه المركبات الموجب لتنظيمها قانوناً قام على التكنولوجيا المتقدمة المشغلة لها، وأنها تكنولوجيا مستقلة العمل عن التدخل البشري، وهي برامج قد يرد عليها العطل أو التشويش أو إصابتها بفيروس يربك عملها ويغير من نظامها، فضلاً عن إمكان خرق خصوصية مستخدميها من حيث إنها تعتمد في نظامها التقني بشكل كبير على نظام التموضع العالمي، وهذا النظام الذي يرمز له (GPS) نظام ملاحية عبر الأقمار الصناعية، يشكل خطراً في الاعتداء على الخصوصية، خاصة عندما يقوم الأشخاص بتأجير مثل هذا النوع من السيارات عن طريق المواقع الإلكترونية، والتي قد تواجهها ما نسميه بالقرصنة وهي تعني اختراق بيانات الأفراد حيث أنها تراقب تحركات الأفراد وتسجيلها لدى النظام الخاص بكل مركبة، وهذا بطبيعة الحال سيؤدي إلى اختراق البيانات الشخصية الخاصة بهم، والتي يحميها القانون في كل الدول⁽¹⁴⁾، ومنها "قانون حماية البيانات الشخصية في الإمارات العربية المتحدة الصادر بالمرسوم الاتحادي رقم (45) لسنة 2021م"⁽¹⁵⁾.

المبحث الثاني

The Second Topic

مشغل المركبات ذاتية القيادة

The Legal Status and Responsibilities of the Operator of Autonomous Vehicles

من هو مشغل المركبة ذاتية القيادة؟ نعتقد أن تعريفه في المادة 2 من القانون موضوع البحث بأنه: "أي شخص مصرح له من الهيئة بمزاولة النشاط، ويشمل مالك المركبة ذاتية القيادة"⁽¹⁶⁾ غير كاف في تعيينه. ولما نص القانون على التزاماته في المادة 11 منه فسنعتمدها منطلقاً للكشف عن مفهوم المشغل في ذلك القانون، هذا ما نبخته في المطالبين الآتيين.

المطلب الأول

The First Requirement

التزامات مشغل المركبات ذاتية القيادة

Legal Obligations of the Operator of Autonomous Vehicles

نصت المادة 11 من "القانون رقم (9) لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي" على التزامات المشغل في "ثلاث عشرة فقرة"⁽¹⁷⁾، أذكر نص كل فقرة مع التعليق عليها بحسب الآتي: يجب على المشغل الالتزام بما يلي:

1. "أحكام هذا القانون والقرارات الصادرة بموجبه والتشريعات السارية في

الإمارة، مع الأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة للمركبة ذاتية القيادة"⁽¹⁸⁾.

ونلاحظ في هذا الحكم العموم، فلم يخصص الالتزام بأحكام القانون والقرارات الصادرة بموجبه بمالك المركبة ذاتية القيادة، ذلك أن هذا القانون قد نظم التزامات الوكيل⁽¹⁹⁾ في المادة 12 منه⁽²⁰⁾، والتزامات الراكب⁽²¹⁾ في المادة 13 منه⁽²²⁾، ومالك المركبة قد يكون هو الراكب وقد يكون غيره كما في حالة تأجير المركبة ذاتية القيادة، فيكون المؤجر هو مالكها والمستأجر راكبا غير مالك، وليس هناك ما يمنع أن يكون الوكيل هو المؤجر، فتجتمع فيه صفتا المالك والمؤجر. فشمّل الحكم من ذكروا، ويؤكد هذا العموم القيد الذي ختمت به الفقرة: "مع الأخذ بعين الاعتبار الطبيعة الخاصة للمركبة ذاتية القيادة"، خاصة وأن هذا النص قد تكرر بلفظه في الفقرة 1 من المادة 12 من ذات القانون عند بيانها التزامات الوكيل، كما أن الطبيعة الخاصة للمركبة ذاتية القيادة تتجلى في أنها تعمل ببرامج خاصة معقدة تتيح لها القيادة الذاتية دون تدخل بشري بما لا يتاح معها أن يكون مالك المركبة بشرائها هو المسؤول وحده عن تشغيل تلك البرامج

والالتزام بكل ما ورد في القانون والقرارات التي تصدر بشأنها وهو غير مختص بهذا الجانب الفني.

2. شروط التصريح الصادر له:

التصريح في هذه الفقرة مقيد بقيد (له)، أي المشغل، وهو غير الترخيص الوارد ذكره في الفقرة 4 من هذه المادة وإلا وقع التكرار في حكم واحد. فلم يبق إلا أنه التصريح الذي ورد تعريفه في المادة (2) من القانون بأنه: "الوثيقة الصادرة عن الهيئة، التي يسمح بموجبها بمزاولة النشاط"^(†)، فجاء لفظ النشاط عاما، وفيها أن المصرح له هو: "الشخص الذي يصدر له التصريح وفقا لأحكام هذا القانون والقرارات الصادرة بموجبه"⁽²³⁾، ثم تم تعريف الشخص بأنه: "الشخص الطبيعي أو الاعتباري العام والخاص"⁽²⁴⁾، وتعريف النشاط بأنه: "أي نشاط يرتبط باستعمالات المركبة ذاتية القيادة، يتم تحديده بقرار يصدره رئيس المجلس التنفيذي"⁽²⁵⁾. فعبارة (أي نشاط) من صيغ العموم، كما أن (يرتبط باستعمالات المركبة) صفة النشاط، والذي يرتبط باستعمالها كل ما يقتضيه تشغيل المركبة بوصفها مركبة ذات قيادة ذاتية، ثم إن نص الفقرة 14 من المادة 5 بشأن اختصاصات الهيئة، ونصها: "تلقي الشكاوى المقدمة بحق المصرح له، والتحقيق فيها، واتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنها" قد قيدت الشكاوى بالمصرح له دون تعيينه بالنص، إلا أن عبارة (التحقيق فيها واتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنها) أفادت أنها شكاوى موضوعها عيوب في تشغيل المركبات ذاتية القيادة. فاحتاج الأمر إلى تحقيق يتولاه فنيون مختصون، ثم يعقبه اتخاذ ما يلزم بشأنها. يؤكد ما تقدم أن هذا الالتزام قد تكرر بلفظه في التزامات الوكيل في الفقرة 2 من المادة 12 من ذات القانون.

3. "وضع التعليمات الخاصة باستخدام المركبة ذاتية القيادة، وتزويد الراكب

بها بالكيفية والوسيلة التي يراها المشغل مناسبة، على أن تتضمن تلك التعليمات كيفية تحديد وتعديل وجهة المركبة، وإجراءات التواصل والتصرف مع المركبة في حال تعرضها لأي أعطال، والخروج منها بأمان في الحالات الطارئة"⁽²⁶⁾.

مما لا شك فيه إن وضع التعليمات الخاصة باستخدام المركبة ذاتية القيادة من التزامات الجهة المصنعة للمركبة ذاتية القيادة، ولما كان بيع المركبة لا بد أن يتم من خلال وكيل محلي معتمد في الإمارة، وقد جاء في المادة 16 من القانون: "يحظر بيع المركبة ذاتية القيادة في الإمارة للمشغل إلا من خلال الوكيل المعتمد"⁽²⁷⁾ فيكون التأكد من توفر هذه التعليمات من التزامه، مع ملاحظة أن النص قد فارق بين المشغل والوكيل المعتمد، إلا

(†) المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

أن المفارقة في جزئية البيع لا تمنع صدق عموم المشغل كما سيأتي في المطلب التالي، خاصة وأن قيد (تزويد الراكب بها) التزام عام يشمل المصدر للمركبة ذاتية القيادة، والمصدر (هو الوكيل المحلي المعتمد) بحسب ما جاء في الفقرة 1 من المادة 8 من ذات القانون.

4. "الحصول على ترخيص للمركبة ذاتية القيادة قبل تسييرها على الطريق"⁽²⁸⁾:

ليس المراد بهذا الترخيص ترخيص قيادة المركبة ذاتية القيادة بل ترخيص ذات المركبة، ومفاده التأكيد من توفر شروط تسييرها على الطريق، والترخيص من اختصاصات الهيئة بحسب ما نصت عليه الفقرة 8 من المادة 5 من القانون، ونصها: "ترخيص المركبة ذاتية القيادة، وفقا للشروط والإجراءات المعتمدة لديها في هذا الشأن"⁽²⁹⁾ وقد جاء في الفقرة " أ " من المادة 6 من القانون: "يحظر سير أي مركبة ذاتية القيادة على الطريق إلا إذا كانت مرخصة من الهيئة"⁽³⁰⁾، لذلك: "لا يجوز نقل ملكية المركبة ذاتية القيادة من مشغل الى آخر إلا بعد أخذ الموافقة المسبقة على ذلك من الهيئة"⁽³¹⁾ بحسب ما جاء في المادة 16 من ذات القانون، وأنه: "تحدد إجراءات ترخيص المركبة ذاتية القيادة والمستندات والوثائق المطلوبة لإصدار هذا الترخيص، بموجب قرار يصدر عن المدير العام بهذا الشأن."⁽³²⁾ بحسب ما نطقت به المادة 9 من ذات القانون. ومن ثم فإن الحصول على الترخيص من التزامات الوكيل سواء أكان الترخيص لبيع المركبة أو تأجيرها.

5. "صيانة المركبة ذاتية القيادة بصفة دورية، وفي المواعيد المحددة من الوكيل"⁽³³⁾:

ومن الظاهر أن هذا الالتزام يقع على مالك المركبة المستعمل لها في الطريق وفق القواعد والضوابط المحددة بالقانون والقرارات الصادرة بموجبه، وأن صيانتها مقيد بقيدتين، أحدهما أن تكون الصيانة لدى الوكيل المعتمد، فإن من التزامات الوكيل: "توفير كادر فني مؤهل ومدرب متخصص في فحص وصيانة جميع أجزاء المركبة ذاتية القيادة ونظام القيادة الآلي."، بحسب ما نصت عليه الفقرة 6 المادة 12 من القانون، والثاني أن تكون الصيانة دورية في المواعيد التي يحددها الوكيل، وليس بحسب ما يقدره المالك.

6. الاشتراك في الأنظمة المحددة من الهيئة:

لم يحدد مشروع القانون المراد بالأنظمة المحددة من الهيئة، ولكن يمكن اعتبارها سندا للغرض المقصود تحقيقه أنها علامات السير التي ورد تعريفها في المادة 2 منه بأنها: "كل ما يعرض في الطريق من علامات أو شاخصات أو أوامر أو تنبيهات أو غير ذلك

من الإرشادات، سواء كانت بالوسائل التقليدية أو الإلكترونية، ومن ذلك العلامات الدالة على اتجاهات السير والأماكن المعمورة والمسافات بينها، وحدود السرعة القصوى وأولويات الطريق، وأماكن الوقوف، ويجوز أن تكون هذه العلامات بشكل نصب أو أعمدة أو علامات مدهونة على الطريق أو علامات أو إشارات إلكترونية، وتشمل الإشارات الضوئية أو أي تحذير أو ضوابط أخرى تتعلق بتنظيم حركة السير والمرور⁽³⁴⁾، بدلالة الفقرة 4 من المادة 8 منه المبينة لشروط ترخيص المركبة، ونصها: "أن تكون مهياً لقراءة علامات السير والتعامل معها، ومهياً للتعامل مع أولويات الطريق والسير عليه"⁽³⁵⁾

7. "ضمان صلاحية نظام القيادة الآلي للربط بين المركبة ذاتية القيادة والأنظمة المعتمدة لدى الهيئة في هذا الشأن"⁽³⁶⁾:

وهذا الالتزام من التزامات الوكيل، وجاء بحكمه نص 5 من المادة 12 من القانون، وهي المادة المبينة لالتزامات الوكيل، ونصها: "التأكد من أن النظام التقني للمركبة ذاتية القيادة متوافق مع مختلف الأنظمة التقنية التابعة للجهات المختصة"⁽³⁷⁾.

8. تشغيل المركبة ذاتية القيادة بحسب الغرض المخصصة له:

تشغيل المركبة ذاتية القيادة قد تقيد بالغرض المخصصة له المركبة، والغرض منها يحتمل أمرين، أحدهما استعمالها بحسب ما دلت عليه طبيعتها وما ثبت في بيانات استعمالها، فما كان لنقل الأشخاص أو النقل العام أو لنقل البضائع وجب التقيد به في الاستعمال⁽³⁸⁾، وهذا المعنى وإن جاءت به الفقرة 10 من المادة 5 من القانون بشأن اختصاص الهيئة، وفيها: "تحديد الأنشطة التي يسمح فيها باستعمال المركبة ذاتية القيادة"⁽³⁹⁾، إلا أن هذا الحكم عام في كل مركبة دون حاجة لتخصيصه بالمركبات ذاتية القيادة. والثاني أن يكون التشغيل مخصوصاً بالمركبات ذاتية القيادة بأن يتم تشغيلها على الطرق المخصصة لسيورها، ومن ثم يكون التزاماً على راكب المركبة سواء أكان المالك أم غير المالك، وكذلك على الوكيل بأن لا يتيح إمكانية استخدامها في غير الطرق المخصص لها متى كان ذلك في مقدوره، وهذا المعنى يمكن ربطه بالفقرة 5 من ذات المادة، ونصها: "تحديد الطرق والمناطق والمسارات التي يسمح بتشغيل المركبة ذاتية القيادة فيها، وكذلك تحديد سرعتها وغير ذلك من المسائل المرتبطة بتنظيم سيرها على الطريق"⁽⁴⁰⁾.

9. "تزويد الهيئة والجهات المختصة بالبيانات التي تحددها عند طلبها"⁽⁴¹⁾:

وقد جاء النص مطلقاً من القيد في هذا الموضوع، إلا أنه يمكن تقييده بكل ما تحتاجه الهيئة للقيام بمهام اختصاصاتها المبينة في المادة 5 من القانون، بدلالة ارتباط التزام

المشغل بالتزويد بما تطلبه الهيئة وتحده، فكان ذلك سلطة تقديرية لها، وما كان سلطة تقديرية لها فهو من صميم اختصاصاتها المقررة قانوناً.

10. "إخطار الجهات المختصة فوراً في حال وقوع أي حادث يتعلق بالمركبة ذاتية القيادة" (42):

وهذا التزام يقع على راكب المركبة، مالكا كان أم غير مالك، ومن ثم هو التزام يضاف إلى التزامات الراكب الوارد في المادة 13 من القانون. أما الجهة المختصة التي يتم إخطارها فهي: "أي جهة حكومية معنية بموجب تشريعاتها بالطريق أو بالمركبة ذاتية القيادة أو بأي من المسائل المشمولة بأحكام هذا القانون" (43) بحسب ما ورد تعريفها في المادة 2 من القانون.

11. "إخراج المركبة ذاتية القيادة من الطريق وتأمينها، في حال تعطلها أو تعطل نظام القيادة الآلي فيها، وإخطار الوكيل بذلك" (44):

وهذا الالتزام لا يقع على الراكب بتقديرنا، بدلالة أنه ليس في مقدوره عادة تنفيذه. فمن هو الملتزم بهذا الالتزام إذا؟ قد يفيد ظاهر نهاية الفقرة (وإخطار الوكيل بذلك) أنه ليس الوكيل. فلم يبق إلا أن الجهة المعنية بإخراج المركبة ذاتية القيادة جهة فنية متخصصة بإخراجها من الطريق بأمان دون تعريض نظام القيادة الآلي فيها وبرامجها للضرر. فمن هذه الجهة؟ ولمن تتبع؟ ما نراه أن الوكيل هو الملتزم بهذا الالتزام، وأن قراءة النص فيها تقديم وتأخير، وتقديره "إخطار الوكيل في حال تعطل المركبة ذاتية القيادة أو تعطل نظام القيادة الآلي فيها لإخراج المركبة من الطريق وتأمينها"، بدليل أن من التزامات الوكيل في المادة 12 من القانون (توفير معايير خدمات ما بعد البيع) و (توفير كادر فني مؤهل ومدرب متخصص).

12. "عدم استخدام البيانات التي يحصل عليها نتيجة تشغيل المركبة ذاتية القيادة، لغير الأغراض المتعلقة بتشغيل هذه المركبات، إلا بعد الحصول على موافقة الهيئة المسبقة على ذلك" (45):

يهدف هذا الالتزام لحماية حقوق الخصوصية المتعلقة بالبيانات الشخصية لمستعملي المركبات ذاتية القيادة، مالكين كانوا أو مستأجرين أو غيرهم كالمستعيرين، لغير الأغراض المتعلقة بتشغيل هذه المركبات، وإن اقتضى الأمر استخدام المشغل لهذه البيانات وجب الحصول على موافقة الهيئة المسبقة قبل استخدامها. فإن استخدمها المشغل لغير الغرض ودون موافقة مسبقة من الهيئة فإنه يعرض نفسه للمساءلة القانونية، ومن الجدير بالذكر أن القانون الإماراتي يعزز حماية البيانات الشخصية للأفراد بقوانين عديدة ومنها: "المرسوم بقانون اتحادي رقم (45) لسنة 2021 بشأن حماية البيانات الشخصية"، و"قانون الجرائم الإلكترونية المرسوم بقانون اتحادي رقم

(5) لسنة 2012"، و"القانون الاتحادي رقم (1) لسنة 2006 بشأن المعاملات والتجارة الإلكترونية".

5. "أي التزامات أخرى يصدر بتحديددها قرار من المدير العام بهذا الشأن":
الغرض من هذا النص فتح المجال لمواكبة التطور وما يستجد في مجال تشغيل المركبات ذاتية القيادة وبرامجها الذكية.

المطلب الثاني

The Second Requirement

ماهية مشغل المركبات ذاتية القيادة

The Legal Definition and Identity of the Operator of Autonomous Vehicles

من الظاهر أن المشغل لغة اسم فاعل من شغل، وإذا أردنا مسايرة المعنى اللغوي فإن المشغل من شغل المركبة. لكن يبقى السؤال شغل ماذا وهي مركبة ذاتية القيادة؟ إن تحديد موضوع أو محل التشغيل موجب لتحديد المشغل. هذا ما كان ينبغي أن يسلكه المشرع بتقديرنا في تحديد مشغل المركبة ذاتية القيادة، إلا أنه سلك في تعريفه ما زاده غموضاً من حيث إنه عرفه بألفاظ عامة محتملة لوجوه وبما هو خارج عن ماهيته. فعرفه في المادة 2 من القانون بأنه: "أي شخص مصرح له من الهيئة بمزاولة النشاط، ويشمل مالك المركبة ذاتية القيادة"⁽⁴⁶⁾.

فكانت عناصر المشغل بموجب هذا التعريف أنه:

- أي شخص: و "أي" من صيغ العموم، فأفاد تعدد أفرادها، وقد تم تعريف الشخص بأنه: "الشخص الطبيعي أو الاعتباري العام والخاص". فلم تعط كلمة شخص أي دلالة خاصة على تحديد ماهية المشغل، وكذلك تعريف (الشخص) الذي لم يصف أي بيان له.
- مصرح له من الهيئة: ويراد بالتصريح "الوثيقة الصادرة عن الهيئة، التي يسمح بموجبها بمزاولة النشاط"⁽⁴⁷⁾. فكون التصريح وثيقة، وكون إصدارها مقيداً بالهيئة العامة حصراً، لا يمثلان عناصراً في تحديد ماهية المشغل بل شروطاً من شروط مزاولة النشاط، كما ورد في نهاية التعريف. ليبقى السؤال: من هو المشغل حتى يحق له الالتجاء إلى الهيئة للحصول على التصريح بمزاولة النشاط؟
- مزاولة النشاط: ما هو هذا النشاط؟ إن لفظ النشاط عام، وكلمة مزاولة بقيت مطلقة، وكان الأصل أن الإضافة صورة من صور تقييد المطلق، وقد أضيفت كلمة مزاولة إلى النشاط. لكن إضافتها إلى عام لم يخصص بالنص لم يغير من

حكم إطلاقها بتقديرنا. فلو كان النص مثلا مزاولة نشاط بيع أو تأجير أو تصليح أو تطوير برامج المركبات ذاتية القيادة أو نحو ذلك لكان تقيدت كلمة مزاولة بالإضافة، وتخصص عموم كلمة نشاط بما ذكر، ولأفضي ذلك الى تحديد ماهية مزاول النشاط بحكم الإضافة.

• يشمل مالك المركبة: فيكون المشغل أعم من المالك من حيث إنه يشمل ويشمل غيره، وهو تأكيد لما ورد في مطلع النص " أي شخص ". ولكن هل تم الكشف عن ماهية المشغل حتى نعرف أن مفهومه قد شمل المالك؟ إن النص على المالك دون غيره مع غموض معنى المشغل قد يثير مشكلة للمالك من حيث إن المضرور لا يعرف غيره مشغلا للمركبة ذاتية القيادة للرجوع عليه بالأضرار الناشئة عن المركبة.

إن عدم وضوح المراد بالمشغل في القانون موضوع البحث أوجب علينا للكشف عن ماهيته استعراض التزاماته المحددة قانونا، بحسب ما قدمناه في المطلب السابق، ثم البحث في هذا الموضوع في العناصر التي اشتمل عليها تعريفه للوصول إلى تحديد ماهيته، اعتبارا بأن تحديد المشغل يتوقف عليه أعمال المادة 14، وفيها: "يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة"⁽⁴⁸⁾، إلا أن ذلك لم يوصلنا إلى تحديد المشغل في القانون محل الدراسة بشكل واضح يكشف أن شخصا من الأشخاص الذين تم تنظيم التزاماته هو المقصود بالمشغل في ذلك القانون، باستثناء النص على أن المالك يصدق عليه وصف المشغل لا على سبيل التخصيص، كما تقدم معنا.

ومن ثم لا يسعنا مسايرة لمنهج مشرع القانون إلا اعتبار المشغل وصف يصدق على أكثر من شخص ورد ذكرهم في القانون، وتم تنظيم التزاماتهم، وأن المالك واحد منهم، وأن المشغل ملزم قانونا بالتزامات أوردتها المادة 11 منه، وإنه: "يتحمل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة، ولا يخل ذلك بحقه في الرجوع على المتسبب الحقيقي بهذه الأضرار، وفقا للقواعد العامة للمسؤولية المقررة في هذا الشأن"⁽⁴⁹⁾، بحسب ما جاءت به المادة 14 منه.

وبجماع ذلك يكون المشغل هو من يصدق عليه أنه: "المصرح له من الهيئة بمزاوله أي نشاط يرتبط باستعمالات المركبة ذاتية القيادة، والملزم بالقانون والقرارات الصادرة بموجبه، وبوضع التعليمات الخاصة والمناسبة لاستخدام المركبة ذاتية القيادة، وتزويد الراكب بها، الحاصل على ترخيص المركبة قبل تسييرها على الطريق، الملزم بصيانتها بصفة دورية، والاشتراك في الأنظمة المحددة من الهيئة، وضمان صلاحية نظام القيادة الآلي للربط بين المركبة والأنظمة المعتمدة لدى الهيئة، وتشغيلها بحسب

الغرض المخصصة له، وتزويد الهيئة والجهات المختصة بالبيانات التي تحددها عند طلبها، وإخطار الجهات المختصة فوراً في حال وقوع أي حادث بها، وإخراجها من الطريق وتأمينها، في حال تعطلها أو تعطل نظام القيادة الآلي فيها، وإخطار الوكيل بذلك، والامتناع عن استخدام البيانات التي يحصل عليها نتيجة تشغيلها لغير الأغراض المتعلقة بتشغيلها إلا بعد الحصول على موافقة الهيئة المسبقة على ذلك، وبأي التزامات يصدر بتحديد قرار من المدير العام بهذا الشأن، وأنه يتحمل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسببها مع ثبوت حقه في الرجوع على المتسبب الحقيقي بهذه الأضرار".

فأمكن سندا لما ذكر تعريف مشغل المركبة ذاتية القيادة بأنه: (من تثبت له سلطات المالك على المركبة ذاتية القيادة أو استغلالها بتصريح صادر عن الهيئة، وتسييرها على الطرق بترخيص صادر عنها وفقاً للقواعد والضوابط المقررة بهذا الشأن). فشمّل هذا التعريف الوكيل والمالك والمؤجر. فللكيل سلطة استغلال المركبة بالتأجير، وله من حيث إنه مالك سلطة التصرف بها واستعمالها، وكذلك الحكم في المالك غير الوكيل فإنه يملك السلطات الثلاث على المركبة. أما المؤجر فيشترط فيه أن يكون مزاولاً لنشاط تجاري مرخص، وقد يكون مالكا للمركبات الذاتية القيادة أو قد يكون مستأجراً لها من المالك، وكيلاً أو مالكا غير الوكيل، وقد يكون شريكاً مع أحدهم في استثمارها بعقد شركة. ولكن يبقى جميع ما ذكر ان من يتحمل المسؤولية وقت وقوع الضرر من كان له مزاوله النشاط عليها وقت وقوع الضرر بها، ويكون المقصود بمزاوله النشاط تشغيل المركبة. أما الراكب فإن الأصل في التزاماته أنها التزام بالامتناع⁽⁵⁰⁾، وليس له في تشغيل المركبة، فيكون أحد الذين يرجع عليهم المشغل بما أداه من تعويض متى ثبت أنه هو المتسبب حقيقة بالضرر.

المبحث الثالث

The Third Topic

التكييف القانوني لمسؤولية مشغل المركبات ذاتية القيادة

The Legal Characterization of the Liability of the Operator of Autonomous Vehicles

في ظل الطبيعة الخاصة التي تتميز بها المركبات ذاتية القيادة، والتي تعتمد على أنظمة قيادة آلية وذكاء اصطناعي وتقنيات متطورة، يأتي التساؤل ما الطبيعة القانونية لمسؤولية المشغل عن الأضرار الناتجة عن تشغيل هذه المركبات؟ إنه من غير الوارد عد مسؤوليته مسؤولية عقدية من حيث إن مسؤوليته لم تنشأ عن إخلال بالتزامات عقدية بين المشغل والمضروب، ولما تثبتت مسؤولية المشغل عن الأضرار الناشئة عن

المركبة دون اشتراط عنصر الخطأ في المشغل بل وثبوت حقه في الرجوع على المتسبب بفعله بتلك الأضرار ابتعد وصف مسؤولية المشغل بالمسؤولية التقصيرية. إن الضرر قد يكون نشأ عن شيء يعد من الأشياء الخطرة. فهل يمكن عد المشغل حارسا على المركبة ذاتية القيادة؟ أم أن مسؤوليته مسؤولية موضوعية قد فارق بها مشروع القانون المذهب الشخصي في المسؤولية لصعوبة عد الضرر بالشئ نتيجة لخطأ المشغل؟ أم أن مسؤوليته ليست بمسؤولية شخصية ولا موضوعية بل مسؤولية قانونية من حيث إن التزاماته المشغل وكذلك مسؤوليته محددة قانونا؟ هذا ما نبخته في المطالب التالية.

المطلب الأول

The First Requirement

مدى صدق وصف الحارس على المشغل

The Extent to Which the Operator Qualifies as a Guardian (Custodian) under the Law

تعد المركبات ذاتية القيادة في ظاهر الحال من الأشياء الخطيرة التي تتطلب حراسة خاصة، فعلى الرغم من أن هذه المركبات لها العديد من الفوائد إلا أنها لا تخلوا من الأخطاء في البرمجة أو الأنظمة التقنية التي تعمل بها والتي تعد مخاطر قد تؤدي إلى إلحاق الضرر بالراكب وبالأخرين حال عدم السيطرة عليها، ومن هذا المنطلق هل يعد المشغل حارسا على شيء خطير؟

نصت المادة 316 من قانون المعاملات المدنية: "كل من كان تحت تصرفه أشياء تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها أو آلات ميكانيكية يكون ضامنا لما تحدثه هذه الأشياء أو الآلات من ضرر إلا ما لا يمكن التحرز منه وذلك مع عدم الإخلال بما يرد في هذا الشأن من أحكام خاصة"⁽⁵¹⁾، ولا شك أن الحارس من له السيطرة الفعلية في استعمال الشيء الخطير وتوجيهه ورقابته لحساب نفسه قصدا واستقلالا، والشيء الخطير هو ما يتطلب عناية خاصة من حارسه بسبب خطورة الشيء بطبيعته أو الظروف المحيطة به⁽⁵²⁾.

فكان الأصل أن الحارس مالك الشيء، وحكم الأصل مستصحب حتى يقوم الدليل على خلافه. فإذا لحق الغير ضرر بالشيء وجب على المالك أن يثبت انتقال الشيء من حراسته وقت وقوع⁽⁵³⁾

وقد جاءت أحكام المحاكم الاتحادية والمحلية في دولة الإمارات كثيرة في هذا الشأن، ومنها حكم المحكمة الاتحادية: "من المقرر أن النص في المادة 316 من قانون المعاملات المدنية يدل على أن الحراسة الموجبة للمسؤولية إنما تتحقق بسيطرة

الشخص الطبيعي أو المعنوي على الشيء سيطرة فعلية في الاستعمال والتوجيه والرقابة لحساب نفسه، وأن الشيء في حكم هذه المادة هو ما تقتضي حراسته عناية خاصة إذا كان خطرا بطبيعته أو كان خطرا بظروفه وملابساته بأن يصبح في وضع أو في حالة تسمح عادة بأن يحدث الضرر، والمسؤولية المقررة تقوم على أن ما يحدث عن الشيء من الضرر يكون من قبيل الضرر المباشر، والمباشرة لا يشترط فيها التعدي ويضاف ما يحدث من الشيء إلى من هو تحت تصرفه فضلا عن قاعدة (الغرم بالغرم) ونحوها، ولا تنتفي مسؤولية حارس الشيء إلا إذا أثبت أن وقوع الضرر كان بسبب لا يمكن التحرز منه⁽⁵⁴⁾.

وجاء لمحكمة تمييز دبي قولها: "إنه من المقرر إن مناط تطبيق أحكام المسؤولية عن الأشياء التي تتطلب عناية خاصة للوقاية من ضررها والآلات الميكانيكية إعمالا لنص المادة 316 من قانون المعاملات المدنية هو - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - أن يثبت في حق المسؤول عنها السيطرة الفعلية عليها قصدا واستقلالاً وقت حدوث الضرر لحساب نفسه أي بقصد تحقيق مصلحة شخصية له وأن يقع هذا الضرر بفعلها والأصل في الحراسة بهذا المعنى أن تكون لمالك الشيء"⁽⁵⁵⁾. وإن: "الأصل في الحراسة أن تكون لمالك الشيء غير أنه يجوز للمالك أن يثبت أن السيطرة الفعلية على الشيء قد خرجت من تحت يده بغير إرادته أو انتقلت بإرادته بموجب عقد يخول للغير سلطة الانتفاع بالشيء لحسابه الخاص كالمستأجر والمستعير وعندئذ تنتقل المسؤولية عن فعل الشيء إلى هذا الغير فيكون ضامنا لما يحدثه من ضرر"⁽⁵⁶⁾.

إن من الثابت أن الحراسة تنتقل بفعل مشروع أو غير مشروع كما في الغصب والسرقة، فيكون الغاصب والسارق هو الحارس⁽⁵⁷⁾، وهذا من مظاهر تطورها عما كان عليه في السابق، ومن مظاهره أيضا الابتعاد عن إسنادها إلى أساس إثبات الخطأ في جانب الحارس⁽⁵⁸⁾. فكان نتاج التطور اعتبار الخطأ في المسؤولية عن حراسة الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة خطأ مفترضا من حيث إنه متفرع عن فرض "العناية الخاصة"، وأنه لا يجوز اعتبار الضرر واقعا بفعل الشيء إلا بتوفر شرطين؛ أحدهما أن يكون لهذا الشيء تدخل إيجابي في إحداث الضرر⁽⁵⁹⁾. ويعد التدخل إيجابيا متى كانت هناك علاقة سببية بين الشيء والضرر⁽⁶⁰⁾، أي يجب أن يكون الشيء هو المصدر الرئيسي للضرر، وتتحقق العلاقة السببية هنا كلما كان الشيء في حالة أدت إحداث الضرر، ويجب ملاحظة أنه ليس بالضرورة أن يكون هناك اتصال مادي مباشر بين تدخل الشيء والضرر، حيث إنه قد لا يكون هناك اتصال مادي بين الشيء ومن حدث له الضرر، ومع ذلك يكون تدخلها تدخلًا إيجابيا في حدوث الضرر⁽⁶¹⁾. والثاني أن يكون هذا الشيء تقتضي حراسته عناية خاصة.

وحراسة الشيء تحتاج إلى عناية خاصة إذا كان بطبيعته أو ظروفه وملابساته تقتضي ذلك.⁽⁶²⁾

إن من الظاهر تطبيق هذه المسؤولية على المركبات التقليدية من حيث إن حارس المركبة واحد، وهو قائدها، وتقع على عاتقه العناية الخاصة بالشيء الخطير، إلا أن الأمر ليس بهذه السهولة في المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة لاعتبارين؛ أحدهما تردد من له السيطرة الفعلية على المركبة. هل هو الراكب أم المشغل أم الوكيل أم البرنامج التقني؟ كما أن اشتراط السيطرة الفعلية على مركبة ذكية ذاتية القيادة قد لا يتحقق في أي منهما بالصفة المشتركة في حارس الأشياء الخطرة من استعمال وتوجيه ورقابة، وبحسب ما تقدم معنا في بحث ماهية مشغل المركبة ذاتية القيادة، ومن ثم فإن السيطرة بذلك المفهوم قد انتقلت إلى المركبة ذاتها المحكومة باستقلالية بمجموعة من البرامج والتقنيات التي تعمل وفقا لنظام محدد مسبقا، ولا يفترض في المشغل أنه الشخص الذي قام ببرمجة النظام الآلي للمركبة وبرامجها المشغلة لها، بل يكون هذا النظام قد وضع من قبل متخصصين ذوي خبرة في مجالات متعددة لدى المصنع للمركبة بل قد تشترك به عدة جهات في تصنيعه.

والثاني أن المادة 14 من القانون موضوع البحث قد أسندت المسؤولية إلى المشغل دون اعتبار إثبات الخطأ في حقه، فنصت الفقرة "أ" منها: "يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة، ولا يخل ذلك بحقه في الرجوع على المتسبب الحقيقي بهذه الأضرار، وفقا للقواعد العامة للمسؤولية المقررة في هذا الشأن". فالمشغل يتحمل مسؤولية التعويض وإن كان المتسبب الحقيقي بالضرر غيره، وهذا صريح في نفي شرط صدور الخطأ منه، إلا أنه يجب ثبوت الخطأ في المتسبب بالضرر لثبوت حق رجوع المشغل عليه بما أداه من تعويض.

وبذات الرد الذي قدمناه ندفع القول بإمكانية تطبيق ما عليه القانون الفرنسي من توجه في تقسيم الحراسة إلى حراسة الاستعمال وحراسة التكوين، وأن موجب التجزئة يظهر عندما يتكون الشيء مكونا من عدة عناصر مختلفة، بحيث تكون السيطرة الفعلية على كل عنصر منها بيد شخص معين. وتبرز أهمية هذا التمييز بشكل خاص عندما لا يكون للمستعمل دور مباشر في تكوينها أو تركيبها أو تحديد العناصر المكونة له، وغرضها تسهيل التعامل مع العديد من الصعوبات التي قد تواجه المتضرر، حيث تساعد في تحديد سبب وقوع الضرر، سواء كان ناتجا عن تكوين الشيء أو عن طريقة استعماله، وبالتالي يمكن للمتضرر اختيار النهج القانوني المناسب لرفع دعواه، مما يساهم في تقليل مدة الفصل في النزاعات والنفقات المترتبة عليها⁽⁶³⁾، ونؤكد على أن قيد السيطرة

الفعلية على كل عنصر منها بيد شخص معين مستعبد في المركبات ذاتية القيادة، لما قدمناه من انتقال تلك السيطرة إلى ذات المركبة، بما قد يتعذر معه التمييز بين حراسة الاستعمال وحراسة التكوين.

المطلب الثاني

The Second Requirement

مدى صدق وصف الموضوعية على مسؤولية المشغل

Determining Whether the Operator's Liability Can Be Characterized as Strict Liability

عرف جانب من الفقه المسؤولية الموضوعية بأنها: "تلك المسؤولية التي تقوم على الضرر باعتبار موضوعها أو محلها، فهي تستند إلى فكرة الضرر الناشئ عنها"⁶⁴، وعرفها جانب آخر بأنها: "تلك المسؤولية التي يكفي أساساً لقيامها وجود علاقة سببية مباشرة بين الضرر وبين العمل أو النشاط مصدره في غيبة أي خطأ من جانب المسؤول حتى لو كان العمل أو النشاط مصدر الضرر في ذاته سليماً أو صحيحاً"⁶⁵. فظهر أن ركن هذه المسؤولية هو الضرر دون اعتبار لتحقيق وصف الخطأ في الفعل الذي نشأ عنه الضرر. فقام بناء المسؤولية على أساس تحمل التبعة⁶⁶. إعمالاً لقاعدة "الغرم بالغرم"، كما أسندت لقواعد العدالة، ونرى أن العدالة مجملة، وتحمل التبعة عدالة مفصلة، فكان تحمل التبعة تفسيراً للعدالة في هذا الشأن. فيلتزم كل من تسبب في إحداث ضرر بالغير بإصلاح أو تعويض هذا الضرر⁶⁷. وبشأن العلاقة السببية فيتفق معظم فقهاء القانون على أن العدالة تقتضي بإرجاع رابطة السببية إلى السبب الملائم أو المنتج، وهو السبب الذي يؤدي بشكل طبيعي إلى وقوع الضرر. فإن تعدد مرتكبو الفعل الضار فيتحمل كل طرف نتيجة فعله بالفرد الذي أدى إلى حدوث الضرر، ووفقاً لذلك لا يمكن مساءلة الطرف المتسبب إلا عما تسبب به في ذات الفترة أو في فترة قريبة من حدوث الضرر⁶⁸.

إن اعتماد نظرية تحمل التبعة كمبدأ عام بديل لنظرية الخطأ قد يؤدي إلى تحميل الأفراد مسؤولية جميع النتائج المترتبة على أنشطتهم، مما قد يثنيهم عن القيام بأي نشاط نافع خوفاً من العواقب. وبناء على ذلك ظهرت نظرية "المخاطر المحتملة المقابلة للربح"، التي تقوم على مبدأ مفاده أن الشخص الذي يحقق ربحاً أو منفعة من نشاط معين، عليه أن يتحمل الأضرار التي قد تنجم عن هذا النشاط. وهو ما يعرف بمبدأ "الغرم بالغرم". ومن جانب آخر، يرى بعض الفقهاء أن من يضع شيئاً خطيراً في الاستخدام، عليه أن يتحمل ما ينجم عن هذا الاستعمال من أضرار، وهي ما يعرف بـ "نظرية الخطر المستهدف"⁶⁹.

ونرى أن اعتبار عنصر الخطر يتفق مع طبيعة تشغيل المركبات ذاتية القيادة لاعتماد تشغيلها على العديد من الأنظمة والتقنيات الحديثة، والتي بدورها لا تخلو من المخاطر المستحدثة، ويكون ذلك واضحا عند تعرض المركبة لخلل فني أو تقني أثناء قيادتها، وهنا تقع المسؤولية وفقا للقانون محل الدراسة على المشغل دون الحاجة لإثبات الخطأ بجانبه، بحسب نص الفقرة "أ" من المادة رقم 14 منه: "يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة، ولا يخل ذلك بحقه في الرجوع على المتسبب الحقيقي بهذه الأضرار، وفقا للقواعد العامة للمسؤولية المقررة في هذا الشأن"⁽⁷⁰⁾، ونرى أن كلمة "يتحمل" في مطلع النص لا تفيد معناها الاصطلاحي في النظرية الموضوعية، ذلك أن تخصيص المادة 11 منه لبيان التزامات المشغل في 13 التزاما يفيد أن الإخلال بها يعد خطأ، واعتبار الخطأ عنصرا في المسؤولية ولو كان مفترضا قانونا يبعد المسؤولية عن وصفها بالموضوعية، كما أن رجوع المشغل على المتسبب الحقيقي بالضرر يفيد أن أداء التعويض للنص القانوني بقصد حماية المضرور لا لتحمل المشغل المسؤولية بنفسه اختصاصا واستقلالاً اعتباراً لتحمله التبعية، نصت المادة 287 من قانون المعاملات المدنية: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك"⁽⁷¹⁾. فالزام المشغل بالضمان لنص القانون على ذلك، ورجوعه على الغير مشروط بوجود إثباته الخطأ في المتسبب بإحداث الضرر والعلاقة السببية بين فعل الغير والضرر، وذلك مراعاة للقيد الوارد في نهاية النص: "وفقا للقواعد العامة للمسؤولية المقررة في هذا الشأن"، ذلك أن القواعد العامة في قانون المعاملات المدنية تشترط في المتسبب بالضرر التعدي أو التعمد أو أن يكون فعله مفضيا إلى الضرر، فقد جاء في الفقرة 2 من المادة 283 منه: "إذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو أن يكون الفعل مفضيا إلى الضرر"⁽⁷²⁾، وظاهر من ذلك أن مسؤولية الغير في هذا الفرض مسؤولية شخصية وليست مسؤولية موضوعية. فدل في الفرضين؛ المشغل والمتسبب بالضرر، أن المشرع لم يخرج من نطاق المسؤولية الشخصية.

المطلب الثالث

Third Requirement

مسؤولية المشغل مسؤولية قانونية

The Operator's Liability Is a Legal Liability

تقدم معنا عدم صدق المسؤولية العقدية، والمسؤولية التقصيرية، ومسؤولية حارس الأشياء الخطير، والمسؤولية الموضوعية، على مشغل المركبة ذاتية القيادة. ولما كانت مسؤوليته قد تقررت بالمادة 14 من القانون محل الدراسة، بعد أن تقررت التزاماته في المادة 11 منه، دون اشتراط الخطأ لثبوتها فإن مسؤوليته مسؤولية قانونية، وبحسب البيان الآتي.

إن مدار المسؤولية القانونية⁽⁷³⁾ على أنها المسؤولية التي يصار في ثبوتها ونسبتها للمسؤول إلى القانون بنص خاص فيه يرد بهذا الحكم، فلا يصار مع النص الخاص البحث في القواعد العامة للمسؤولية لتقدم العمل بالنص الخاص على النص العام، هذا فضلا عن أن القانون موضوع الدراسة قانون خاص بتنظيم نشاط خاص فكان العمل به مقدما على القواعد العامة المنصوص عليها في قانون المعاملات المدنية.

وقد ثبتت مسؤولية المشغل بنص خاص في قانون خاص، هو نص المادة 14 من القانون، فجاء نص الشق الأول من الفقرة "أ" منها صريحا لا يحتمل التأويل بأن: "يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة"⁽⁷⁴⁾. فكانت كلمة المشغل صريحة في المراد به ما وقع به التعريف في المادة 2 من القانون، وإن كان تعريفه قد أتم بعد الاتساق بحسب ما تقدم معنا، إلا أن الثابت أن المشغل من كان مصرحا له بمزاولة نشاط المركبات ذاتية القيادة ومرخصا له بتسييرها على الطريق، وإنه ملتزم بالالتزامات الوارد النص بها في المادة 11 منه، فلم يشترك في تلك الأوصاف والالتزامات غير من وصف بالمشغل، وكذلك جاءت عبارة "يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة"⁽⁷⁵⁾ صريحة في تحميله تلك المسؤولية. فلم يجز له ولا للمحكمة قبول دفاعها عنه بانتفاء خطئه لأن مبنائها ليس على الخطأ، ولم يجز له الدفاع بانقطاع العلاقة السببية بسبب قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل الغير، ولا للمحكمة سماع دفاعه، ذلك أن النص الخاص على مسؤوليته قد منع العمل بنص المادة 287 من قانون المعاملات المدنية: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يقضي القانون أو الاتفاق بغير ذلك"⁽⁷⁶⁾. فليس للمضرور بالمركبة ذاتية القيادة إلا إثبات المشغل وقت وقوع الضرر

بها، وذلك أمر ميسور إثباته عن طريق الهيئة، وقد يكون الوكيل أو المالك غير الوكيل أو المؤجر، بحسب ما قدمناه في نهاية المبحث الثاني.

أما التعويض فجاء مطلقاً عن تقييده بنص خاص، ولا يخلو الأمر في تحديد نطاق التعويض أن يصار فيه إما إلى المسؤولية العقدية، فيسأل عن الضرر المباشر المتوقع، وليست المسؤولية في هذا الفرض مسؤولية عقدية من حيث إنها ناشئة عن فعل المركبة لا عن إخلال بالتزام تعاقدي بين مرتكب الفعل الضار والمضرور، أو يشار إلى نطاقه في المسؤولية التقصيرية، ويكون الطرف مسؤولاً عن الضرر المباشر والمتوقع وغير المتوقع⁽⁷⁷⁾، وهو الواجب بهذا الفرض، ونرى أنه يصح إعادة ما ورد في نهاية الفقرة "وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المقررة في هذا الشأن"، فيكون الرجوع إليها في فرضين، أحدهما التعويض، والثاني الرجوع على المتسبب بالضرر.

أما بشأن حق المشغل في الرجوع على المتسبب بالضرر فقد جاء في الشق الثاني من الفقرة: "ولا يخل ذلك بحقه في الرجوع على المتسبب الحقيقي بهذه الأضرار، وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المقررة في هذا الشأن"⁽⁷⁸⁾. فكان وصف المتسبب الحقيقي للدلالة على أن الضرر كان نتيجة طبيعية لفعله، وأن فعله مستقل لإحداث النتيجة، ويصدق على الراكب وصف المتسبب، فبحسب ما تقدم معنا في نهاية المبحث الثاني أن الأصل في التزامات الراكب أنها التزام بالامتناع، وأنه من حيث أنه ركب فقط ليس مشغلاً للمركبة ذاتية القيادة، فيكون أحد الذين يرجع عليهم المشغل بما أداه من تعويض متى ثبت أنه هو المتسبب الحقيقي بالضرر، وفقاً للقواعد العامة في المسؤولية.

وبعد، فإن وقع اشتراك بين الغير والمشغل في التسبب بالضرر اشتركا في المسؤولية وفقاً للقواعد العامة، ولم يجز للمشغل الرجوع عليه بكل ما أداه من تعويض، سندا لما جاءت به المادة 291 من قانون المعاملات المدنية: "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه فيه"⁽⁷⁹⁾.

إن النص صراحة على أن رجوع المشغل على المتسبب بالضرر يكون وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية أوجب على المشغل إثبات خطأ المتسبب والعلاقة السببية سندا للمادة 283 من قانون المعاملات المدنية، وفيها أنه إذا وقع الأضرار: "بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد أو أن يكون الفعل مفضياً إلى الضرر"⁽⁸⁰⁾، إلا أنه يرد على حكم هذه المادة استثناء تقرر بنص قانوني خاص، هو نص الفقرة "ب" من المادة، ونصها: "لا تتحمل الهيئة أي مسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة استخدام المركبة ذاتية القيادة"⁽⁸¹⁾. ونلاحظ أنه نص خاص انصب حكمه على شخص مخصوص هو الهيئة فتقدم العمل به على حكم المادة 296 من قانون المعاملات المدنية: "يقع باطلاً كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية المترتبة على الفعل الضار"⁽⁸²⁾.

الخاتمة

Conclusion

وأذكر فيها أبرز النتائج والتوصيات:

أولاً: أبرز نتائج البحث. First: The main findings of the research.

1. إن القانون "رقم (9) لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي" قانون جديد قد نظم علاقات معقدة شائكة الأطراف، فمن المتوقع وجود فراغات تشريعية فيه وغموض في بعض نصوصه، لكن يحسب له أنه الأول على مستوى الوطن العربي والشرق الأوسط في هذا التنظيم.
2. قد وقع الغموض في تعريف المشغل، وفي تحديد الطبيعة القانونية لمسؤوليته.
3. إن مسؤولية المشغل لم تكن مسؤولية عقدية من حيث إن مسؤوليته ليست عن إخلال بالتزامات تعاقدية، وإنها ليست مسؤولية تقصيرية كذلك لعدم اشتراط الخطأ لقيام مسؤوليته.
4. قد يشتهب حمل المشغل على أنه حارس لشيء خطير، فتصدق عليه المسؤولية عن حراسة الأشياء. وقد دفعنا ذلك باعتبارين؛ أحدهما تردد من له السيطرة الفعلية على المركبة. هل هو الراكب أم المشغل أم الوكيل أم البرنامج التقني؟ كما أن اشتراط السيطرة الفعلية على مركبة ذكية ذاتية القيادة قد لا يتحقق في أي منهم بالصفة المشترطة في حارس الأشياء الخطرة من استعمال وتوجيه ورقابة، ومن ثم فإن السيطرة بذلك المفهوم تكون قد انتقلت إلى المركبة ذاتها. والثاني أن المادة 14 من القانون قد أسندت المسؤولية إلى المشغل دون اعتبار إثبات الخطأ في حقه، بل وأنه يتحمل مسؤولية التعويض وإن كان المتسبب الحقيقي بالضرر غيره، وليس له بعد أداء التعويض إلا الرجوع على المتسبب بما أداه.
5. قد يشتهب وصف مسؤولية المشغل بأنها مسؤولية موضوعية. وقد دفعنا ذلك بتخصيص القانون المادة 11 منه لبيان التزامات المشغل في 13 التزاماً، ولا شك أن الإخلال بالتزام خطأ، كما أن رجوع المشغل على المتسبب الحقيقي بالضرر يفيد أن أداء المشغل للتعويض كان لثبوت نص قانوني خاص بقصد حماية المضرور لا لكونه مسؤولاً حقيقة، وأن رجوعه على المتسبب الحقيقي لقيام مسؤولية الأخير الشخصية عن أفعاله لا الموضوعية.
6. ثم أثبتنا أن المسؤولية القانونية من حيث إن ثبوتها جاء بنص قانوني خاص في قانون خاص، فتقدم العمل بالخاص على القواعد العامة المقررة في قانون المعاملات المدنية، لكن في حدود ما ورد في المادة 14 من القانون "رقم (9)

لسنة 2023 من نص خاص"، وهو في موضعين فيها، أحدهما "يتحمل المشغل مسؤولية التعويض عن الأضرار التي تلحق بالأفراد أو الممتلكات بسبب المركبة ذاتية القيادة"، والثاني "لا تتحمل الهيئة أي مسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير نتيجة استخدام المركبة ذاتية القيادة". أما نطاق التعويض ومسؤولية المتسبب بالضرر فيصار فيها إلى القواعد العامة في المسؤولية لورود النص صريحا بذلك. فضلا عن أن الاستثناء لا يتوسع فيه.

ثانيا: التوصيات. **Second: Recommendations.**

أوصي بإصدار لائحة تنفيذية لقانون "رقم (9) لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي"، تفصل في بيان أحكامه وتنفيذها، ومنها في حدود موضوع البحث:

1. التعريف بالمشغل بما يكشف عن ماهيته بوضوح لا لبس فيه لأهمية تعيينه للرجوع عليه في المسؤولية.
2. النص على الطبيعة القانونية لمسؤولية المشغل لدفع الاجتهاد في شأنها، والاجتهاد مظنة الاختلاف.

الهوامش Endnote

(1) . دولة الإمارات العربية المتحدة، قانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي نشر القانون في الجريدة الرسمية لحكومة دبي، في العدد 613، لسنة 57، 14-ابريل-2023.

(2) المادة رقم (14) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي

(3). وفق المادة 1-R311/1 من قانون السير الفرنسي رقم 754 لسنة 2008 والمنشور في الجريدة الرسمية للجمهورية الفرنسية في 1 أغسطس 2008؛ والمعدل مؤخرا بمرسوم رقم 31 لسنة 2022، الصادر في 2022 .

(4) وفق المادة رقم (1) من قانون المرور على الطرق في ألمانيا، ويعرف بالألمانية بـ *Straßenverkehrsgesetz (StVG)*. المعدل في تاريخ 14 فبراير 2024، أنظر البدواوي، ابتسام علي. (2018). أحكام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية: دراسة مقارنة [أطروحة دكتوراه غير منشورة]. أكاديمية شرطة دبي ص 83.

(5) المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

(6) المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

(7). أنظر : إبراهيم، حافظ جعفر. (2020). المركبات ذاتية القيادة: قضايا التنظيم والمسؤولية المدنية بالتركيز على بعض القوانين الرائدة. مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، 8(31)، ص: 518 ، Hubbard. (2015). Sophisticated robots: Balancing liability, regulation, and innovation. *Fla. L. Rev.*, 66, 18–27.

(8) . أنظر: مطران، ميشال. (2018). المركبات ذاتية القيادة: التحديات القانونية والتقنية. شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، لبنان 2018، ص45.

أنظر أيضا: السوداني الدرعي، حامد أحمد. (2019). المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات ذاتية القيادة (دراسة مقارنة) [رسالة ماجستير غير منشورة]. جامعة الإمارات العربية المتحدة، ص 12.

(9) . انظر: المادة الأولى من المرسوم بقانون اتحادي لدولة الامارات العربية المتحدة رقم (25) لسنة 2018 بشأن المشروعات ذات الصفة المستقبلية. تاريخ نفاذ التشريع 23 سبتمبر 2018. أنظر أيضا: قرار مجلس الوزراء 2018، في العدد رقم 638، تاريخ نفاذ التشريع 23 سبتمبر 2018. أنظر أيضا: قرار مجلس الوزراء رقم (14) لسنة 2019 في شأن تنظيم إصدار التراخيص المؤقتة للمشاريع المبتكرة ذات الصفة المستقبلية، صدر في الجريدة الرسمية بتاريخ 14 فبراير 2019 في العدد رقم 739، بتاريخ 29 يناير 2019، تاريخ نفاذ التشريع 15/فبراير/ 2019

<https://uaecabinet.ae/ar/news/uae-grants-temporary-licence-to-test-self-driving-vehicles> (10)

(11) اللوغاني، منى علي محمد. (2023). تأثير الأمن السيبراني على المركبات ذاتية القيادة. المؤتمر العلمي الدولي التاسع: الذكاء الاصطناعي وجودة الحياة في العلوم التربوية والنفسية (عدد خاص)، أكتوبر 2023، 25.

(12) <https://www.wam.ae/ar/details/1395302841266> تاريخ الزيارة 2025-5-25
Fraedrich, E., & Lenz, B. (2016). Societal and individual acceptance of (13)
autonomous driving. *Autonomes fahren*, Springer, 191–204.

(14) البقلي، أيمن مصطفى أحمد، وراشد، طارق جمعة السيد. (2023). نحو نظام قانوني للمسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات ذاتية القيادة: أساس المسؤولية - والتأمين منها. مجلة البحوث الفقهية والقانونية، (41)، 829.

(15) مرسوم بقانون اتحادي رقم (45) لسنة 2021 بشأن حماية البيانات الشخصية في دولة الامارات العربية المتحدة في الجريدة الرسمية، العدد 712 (ملحق 1) بتاريخ 26 سبتمبر 2021 والذي دخل حيز التنفيذ في يناير 2022

(16) المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

(17) المادة رقم (11) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

(18) المادة (11) الفقرة الأولى من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

(19) عرفت المادة 2 من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي. الوكيل بأنه: "الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يثبت له بمقتضى عقد الوكالة التجارية التوزيع الحصري للمركبة ذاتية القيادة".

(20) ونصها: "يجب على الوكيل الالتزام بما يلي:
1. أحكام هذا القانون والقرارات الصادرة بموجبه والتشريعات السارية في الإمارة، مع الأخذ بعين الاعتبار

الطبيعة الخاصة للمركبة ذاتية القيادة.
2. شروط التصريح الصادر له.

3. توفير معايير خدمات ما بعد البيع، بما في ذلك توفير الضمان للمركبة ذاتية القيادة وقطع غيارها وكذلك ورش إصلاحها وصيانتها.

4. تحديث وتطوير نظام القيادة الآلي للمركبة ذاتية القيادة، بما يتوافق مع التحديثات التي تتم على أنظمة الطرق والمرور.

5. التأكد من أن النظام التقني للمركبة ذاتية القيادة متوافق مع مختلف الأنظمة التقنية التابعة للجهات المختصة.

6. توفير كادر فني مؤهل ومدرب متخصص في فحص وصيانة جميع أجزاء المركبة ذاتية القيادة ونظام القيادة الآلي.

7. أي التزامات أخرى يصدر بتحديدتها قرار من المدير العام في هذا الشأن".
(21) عرفت المادة 2 من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي الراكب بأنه: "كل من يستعمل المركبة ذاتية القيادة في تنقله من مكان إلى آخر".

(22) ونصها: "يجب على الراكب الالتزام بما يلي:
1. متطلبات الأمن والسلامة المعتمدة من الهيئة أو المشغل أو الوكيل أو الجهات المختصة، خلال استعمال المركبة ذاتية القيادة.

2. عدم العبث بأنظمة وبرامج المركبة ذاتية القيادة أثناء استخدامه لها.

3. عدم إدخال أي مواد قد تؤثر على سلامة المركبة ذاتية القيادة وأنظمتها، وذلك بحسب ما تحدده الهيئة في هذا الشأن.
4. أي التزامات أخرى يصدر بتحديدتها قرار من المدير العام في هذا الشأن".
- (23). المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (24) المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (25) المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (26) المادة رقم (11) الفقرة الثالثة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (27) المادة رقم (16) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (28) المادة رقم (11) الفقرة الرابعة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (29) المادة رقم (5) الفقرة الثامنة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (30) المادة رقم (6) الفقرة (أ) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (31) المادة رقم (16) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (32) المادة رقم (9) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (33) المادة رقم (11) الفقرة الخامسة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (34) المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (35) المادة رقم (8) الفقرة الرابعة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (36) المادة رقم (11) الفقرة السابعة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (37) المادة رقم (12) الفقرة الخامسة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (38) <https://appscrip.com/ar/blog/self-driving-trucks-in-logistics/?utm> تاريخ الزيارة 2025-5-20.
- (39) المادة رقم (5) الفقرة العاشرة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (40) المادة رقم (5) الفقرة الخامسة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (41) المادة رقم (11) الفقرة التاسعة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

- (42) . المادة رقم (11) الفقرة العاشرة من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (43) . المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (44) . المادة رقم (11) الفقرة 11 من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (45) . المادة رقم (11) الفقرة 12 من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (46) . المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (47) . المادة رقم (2) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (48) . المادة رقم (14) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (49) . المادة رقم (14) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (50) . نصت المادة 13 من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي: "يجب على الراكب الالتزام بما يلي:
1. متطلبات الأمن والسلامة المعتمدة من الهيئة أو المشغل أو الوكيل أو الجهات المختصة، خلال استعمال المركبة ذاتية القيادة.
 2. عدم العبث بأنظمة وبرامج المركبة ذاتية القيادة أثناء استخدامه لها.
 3. عدم إدخال أي مواد قد تؤثر على سلامة المركبة ذاتية القيادة وأنظمتها، وذلك بحسب ما تحدده الهيئة في هذا الشأن.
 4. أي التزامات أخرى يصدر بتحديدتها قرار من المدير العام في هذا الشأن".
- (51) . المادة رقم (316) من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) لسنة 1985م
- (52) أنظر الجبوري، ياسين محمد. (2011). الوجيز في شرح القانون المدني (الطبعة الثانية). دار الثقافة والتوزيع، عمان، الأردن، ص666. أنظر أيضاً: صده، عبد المنعم فرج. (1982). الحراسة وعلاقة السببية في المسؤولية عن الأشياء. مكتبة وهبة، القاهرة. ص703.
- (53) أنظر: سعيد، عدنان عسيري. المسؤولية التقصيرية في القانون المدني الإماراتي. الطبعة الأولى. أبو ظبي: دار الاتحاد للنشر، 2009. ص. 426
- (54) . الطعن رقم 106 لسنة 28 ق، المحكمة الاتحادية العليا، دولة الإمارات العربية المتحدة، الأحكام المدنية والتجارية، الدائرة المدنية، تاريخ الجلسة 19 يونيو 2007، مكتب فني 29.
- (55) . الطعن رقم 21 لسنة 2023 ق، محكمة التمييز، إمارة دبي، الأحكام المدنية، طعن مدني، تاريخ الجلسة 16 مايو 2023.
- (56) . الطعن رقم 1196 لسنة 2019 ق، محكمة الاستئناف، إمارة دبي، الأحكام التجارية، تاريخ الجلسة 15 ديسمبر 2019.
- (57) أنظر : زكي، محمود جمال الدين. (1987). الوجيز في النظرية العامة للالتزامات (الطبعة الثالثة). دار جامعة القاهرة. ص663

(58). بدر، أسامة أحمد. (2004). فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية: دراسة مقارنة. دار النهضة، القاهرة، ص 13

(59). أنظر: السنهوري، عبد الرزاق أحمد. (2021). الوسيط في شرح القانون المدني (تنقيح أحمد مدحت المراغي). دار مصر للنشر والتوزيع، القاهرة. ص 998

(60). أنظر: سلطان، أنور. (2005). الوجيز في النظرية العامة للالتزام. دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية. ص 399.

(61). أنظر: دريد، محمود علي. (2012). النظرية العامة للالتزام. منشورات الحلبي، بيروت، لبنان. ص 475، أنظر أيضاً: مصطفى، جمال. (1996). القانون المدني في توبه الإسلامي: مصادر الالتزام. الفتح للطباعة والنشر، الإسكندرية. ص 588. أنظر: الشهابي، إبراهيم الشرفاوي. (2011). مصادر الالتزام غير الإدارية في قانون المعاملات المدنية. الآفاق المشرقة ناشرون. ص 113

(62). السنهوري، عبد الرزاق أحمد. (2021). الوسيط في شرح القانون المدني (تنقيح أحمد مدحت المراغي). دار مصر للنشر والتوزيع، القاهرة. ص 1010

(63). أنظر: الرحو، محمد سعيد أحمد. (2001). فكرة الحراسة في المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية [رسالة دكتوراه]. كلية القانون، جامعة بغداد. دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن. ص 52. أنظر أيضاً: ماليه، بيير. (2023). المسؤولية المدنية الناجمة عن فعل السيارة ذاتية القيادة. مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 20، العدد 4. ص 539 أنظر أيضاً: GOLDMAN, B. (1946). *De La Determination du garden, responsable du faite des choses inanimees*. Lyon.

(64). المهدي، معتز نزيه محمد الصادق. (2009). المتعاقد المحترف: مفهومه، التزاماته ومسئوليته دراسة مقارنة. دار النهضة العربية، القاهرة. ص 129.

(65). أنظر: عبد الباسط، محمد فؤاد. (2003). تراجع فكرة الخطأ أساساً لمسئولية المرفق الطبي العام: الاتجاهات الحديثة لمجلس الدولة الفرنسي. منشأة المعارف، الإسكندرية. ص 72

(66). أنظر مرقس، سليمان. (1971). المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية. معهد البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة. ص 93

(67). أنظر الأهواني، حسام الدين كامل. (1998). النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام المصادر غير الإرادية. دار النهضة العربية، القاهرة. ص 50.

(68). أنظر: شنب، محمد لبيب. (1997). الموجز في نظرية تحمل التبعة (الطبعة الثالثة). دار النهضة العربية، القاهرة. ص 348.

(69). أنظر: علي أحمد عبد الرؤوف محمد، المسؤولية الموضوعية كبديل للخطأ في مجال المسؤولية المدنية: دراسة مقارنة، الجيزة: مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2021. ص 239

(70). المادة رقم (14) الفقرة (أ) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.

(71). المادة رقم (287) من قانون المعاملات المدنية الاماراتي رقم 5 لسنة 1985

(72). المادة رقم (283) من قانون المعاملات المدنية الاماراتي رقم 5 لسنة 1985

- (73) . حيث وضح الفقهاء أن المسؤولية القانونية تتمثل في الخطأ الناتج عن الإخلال بالالتزام القانوني، حيث يتعرض مرتكب هذا الخطأ لجزاء قانوني قد يكون عقوبة إذا كان هذا الإخلال يمس مصلحة المجتمع، وهذه هي المسؤولية الجنائية، وقد يكون مجرد تعويض يلزم به المسؤول إذا اقتصر أثر هذا الإخلال على المساس بمصلحة فردية وهذه هي المسؤولية المدنية. نظر في ذلك: عز الدين الناصوري، عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، الطبعة السابعة، 2002، ص6
- (74) المادة (14) الفقرة "أ" من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (75) المادة (14) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (76) المادة 287 من قانون المعاملات المدنية الاماراتية رقم (5) لسنة 1985
- (77) وقد جاء الحكم بذلك مع الإشارة إلى مفهوم الضرر ونطاق التعويض في المادة 292 من قانون المعاملات المدنية، ونصها: "يقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر وما فاته من كسب بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار".
- (78) المادة رقم (14) من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (79) المادة 291 من قانون المعاملات المدنية الإماراتيين رقم (5) لسنة 1985
- (80) المادة 283 من قانون المعاملات المدنية الاماراتي رقم (5) لسنة 1985.
- (81) المادة رقم (14) الفقرة الثانية من القانون رقم 9 لسنة 2023 بشأن تنظيم تشغيل المركبات ذاتية القيادة في إمارة دبي.
- (82) المادة رقم 296 من قانون المعاملات المدنية الإماراتي رقم (5) لسنة 1985.

المصادر

References

- i. Fraedrich, E., & Lenz, B. (2016). Societal and individual acceptance of autonomous driving. *Autonomes fahren*, Springer, 191–204.
- ii. GOLDMAN, B. (1946). *De La Determaination du gardien, responsable du faite des choses inanimees*. Lyon.
- iii. Hubbard. (2015). Sophisticated robots: Balancing liability, regulation, and innovation. *Fla. L. Rev.*, 66, 18–27.
- iv. Nevada Revised Statutes (NRS) 482A.030. “Autonomous vehicle” means a motor vehicle that is equipped with an automated driving system which is designed to function at a level of driving automation of level 3, 4 or 5 pursuant to SAE J3016. The term includes a fully autonomous vehicle. (Added to NRS by 2011, 2876; A 2013, 2010; 2017, 4466

I. References in Arabic

A. General References

- I. Abd al-Baset, Muhammad Fouad. 2003. *Retreat of Fault as a Basis for Liability of the Public Medical Facility: Recent Trends of the French Council of State*. Alexandria: Mansha'at al-Ma'arif.
- II. Abd al-Raouf, Ahmad Muhammad Ali. 2021. *Strict Liability as an Alternative to Fault in Civil Liability: A Comparative Study*. Cairo: Center for Arab Studies for Publishing and Distribution.
- III. Abd al-Wahab, Ali Hadi. 2019. *Non-Voluntary Sources of Obligation*. Amman: Dar al-Afaq al-Mushriqa.
- IV. Al-Ahwani, Hussam al-Din Kamil. 1998. *The General Theory of Obligation: Sources of Obligation—Non-Voluntary Sources*. Cairo: Dar al-Nahda al-'Arabiyya.
- V. Al-Badawi, Ibtisam Ali. 2018. “Mandatory Insurance Provisions from Civil Liability: A Comparative Study.” PhD diss., Dubai Police Academy.
- VI. Al-Danasouri, Izz al-Din, and Abdul-Hamid al-Shawaribi. 2002. *Civil Liability in Light of Jurisprudence*

- and Judiciary*. 7th ed. Alexandria: Al-Maktab al-Jami‘i al-Hadith.
- VII. Al-Jubouri, Yasin Muhammad. 2011. *A Brief Explanation of Civil Law*. 2nd ed. Amman: Dar al-Thaqafa wa-al-Tawzi‘.
- VIII. Al-Mahdi, Muataz Nazih Muhammad al-Sadiq. 2009. *The Professional Contractor: Concept, Obligations, and Liability—A Comparative Study*. Cairo: Dar al-Nahda al-‘Arabiyya.
- IX. Al-Rahw, Muhammad Said Ahmad. 2001. *The Concept of Custody in Civil Liability for Inanimate Things*. PhD diss., University of Baghdad; Amman: Dar al-Thaqafa for Publishing and Distribution.
- X. Al-Sanhouri, Abdul-Razzak Ahmad. 2021. *Al-Waseet in Explanation of Civil Law*. Revised by Ahmad Medhat al-Maraghi. Cairo: Dar Misr for Publishing and Distribution.
- XI. Al-Shihabi, Ibrahim al-Sharqawi. 2011. *Non-Administrative Sources of Obligation in Civil Transactions Law*. Amman: Al-Afaq al-Mushriqa Publishers.
- XII. Badr, Osama Ahmad. 2004. *The Concept of Custody in Civil Liability: A Comparative Study*. Cairo: Dar al-Nahda.
- XIII. Dreid, Mahmoud Ali. 2012. *The General Theory of Obligation*. Beirut: Al-Halabi Publications.
- XIV. Markis, Suleiman. 1971. *Civil Liability in Technologies of Arab Countries*. Cairo: Research Institute, League of Arab States.
- XV. Mustafa, Jamal. 1996. *Civil Law in Its Islamic Garb: Sources of Obligation*. Alexandria: Al-Fath for Printing and Publishing.
- XVI. Said, Nabil Ibrahim. 2009. *The General Theory of Obligation: Sources of Obligation*. Cairo: Dar al-Jamia al-Haditha.

- XVII. Shinnab, Muhammad Lubayb. 1997. *Summary in the Theory of Bearing Liability*. 3rd ed. Cairo: Dar al-Nahda al-‘Arabiyya.
- XVIII. Siddeh, Abdel-Moneim Farag. 1982. *Custody and Causation in Liability for Things*. Cairo: Wahba Library.
- XIX. Sultan, Anwar. 2005. *A Brief in the General Theory of Obligation*. Alexandria: Dar al-Jamia al-Jadida for Publishing.
- XX. Zahra, Muhammad al-Mursi. 2001. *Non-Voluntary Sources of Obligation*. Al Ain: University of the Emirates Press.
- XXI. Zaki, Mahmoud Jamal al-Din. 1987. *Brief in the General Theory of Obligations*. 3rd ed. Cairo: Dar University of Cairo.

B. Specialized References

- I. Al-Buqli, Ayman Mustafa Ahmad, and Tariq Juma al-Sayid Rashid. 2023. “Toward a Legal System for Civil Liability Arising from Autonomous Vehicle Accidents: Basis of Liability and Insurance.” *Journal of Jurisprudential and Legal Research* (41): 829.
- II. Al-Lughani, Muna Ali Muhammad. 2023. “Impact of Cybersecurity on Autonomous Vehicles.” Paper presented at the 9th International Scientific Conference: Artificial Intelligence and Quality of Life in Educational and Psychological Sciences, October 2023.
- III. Al-Soudi al-Dar‘i, Hamid Ahmad. 2019. *Civil Liability for Autonomous Vehicle Accidents: A Comparative Study*. Master’s thesis, United Arab Emirates University.
- IV. Ibrahim, Hafiz Jaafar. 2020. “Autonomous Vehicles: Regulatory Issues and Civil Liability Focusing on Some Leading Laws.” *Kuwait International College of Law Journal* 8, no. 31: 518.
- V. Malieh, Pierre. 2023. “Civil Liability Arising from Actions of Autonomous Vehicles.” *University of Sharjah Journal of Legal Sciences* 20, no. 4.

- VI. Matran, Mishal. 2018. *Self-Driving Vehicles: Legal and Technical Challenges*. Beirut: Distribution and Publishing House.

C. Theses and Dissertations

- I. Abd al-Wahab, Abdul-Wahab Muhammad. 1994. *Liability for Damages Resulting from Environmental Pollution*. Unpublished PhD diss., Faculty of Law, University of Cairo.

D. Laws and Regulations

- II. UAE Cabinet Council. 2019. "UAE Grants Temporary License to Test Autonomous Vehicles." Press release, Abu Dhabi.
- III. United Arab Emirates. 2018. *Federal Decree-Law No. 25 of 2018 on Projects of Future Nature*. *Federal Official Gazette*, Issue 638 (October 7, 2018).

E. Court Decisions

- I. Court of Appeal, Emirate of Dubai. 2019. "Case No. 1196/2019 C, Commercial Judgments." Session of December 15, 2019.
- II. Court of Cassation, Emirate of Dubai. 2023. "Case No. 21/2023 C, Civil Judgments (Civil Appeal)." Session of May 16, 2023.
- III. Federal Supreme Court of the UAE. 2007. "Case No. 106/28 C, Civil and Commercial Judgments, Civil Chamber." Session of June 19, 2007. Technical Office 29.

II. References in English :

- I. Fraedrich, Eva, and Bernhard Lenz. 2016. "Societal and Individual Acceptance of Autonomous Driving." In *Autonomes fahren*, 191–204. Berlin: Springer.
- II. Goldman, Bernard. 1946. "De La Détermination du Gardien, Responsable du Fait des Choses Inanimées." Lyon: [publisher not listed].
- III. Hubbard, John. 2015. "Sophisticated Robots: Balancing Liability, Regulation, and Innovation." *Florida Law Review* 66: 18–27.

- IV. Nevada Revised Statutes (NRS) § 482A.030. 2011. “‘Autonomous vehicle’ means a motor vehicle that is equipped with an automated driving system which is designed to function at a level of driving automation of level 3, 4, or 5 pursuant to SAE J3016. The term includes a fully autonomous vehicle.” Added to NRS by 2011, 2876; amended 2013, 2010; 2017, 4466.