



مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الايراني

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الايراني

الباحث . عبد الله طالب عبد الله الموسوي

طالب دكتوراه/ كلية الحقوق، جامعة قم ، قم، ايران

abdullah_inad@yahoo.com

الاستاذ المشارك د. سيد حسن شبيري زنجاني

كلية القانون / جامعة قم ، قم ، ايران

obeiri@gmail.comshsh

الكلمات المفتاحية: وسائل النقل الذاتية القيادة، عقود النقل، المسؤولية المدنية، القانون المقارن، العراق، إيران، الذكاء الاصطناعي .

كيفية اقتباس البحث

الموسوي، عبد الله طالب عبد الله ، سيد حسن شبيري زنجاني، مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الايراني ،مجلة مركز بابل للدراسات الانسانية، تشرين الأول ٢٠٢٦، المجلد: ١٦، العدد: ١٠ .

هذا البحث من نوع الوصول المفتوح مرخص بموجب رخصة المشاع الإبداعي لحقوق التأليف والنشر (Creative Commons Attribution) تتيح فقط للآخرين تحميل البحث ومشاركته مع الآخرين بشرط نسب العمل الأصلي للمؤلف، ودون القيام بأي تعديل أو استخدامه لأغراض تجارية.

مسجلة في
ROAD

مفهرسة في
IASJ

Principles and Legal Basis of Civil Liability in Autonomous Transport Contracts: A Comparative Study of Iraqi and Iranian Law

Researcher: Abdullah Talib Abdullah Al-Musawi

PhD Candidate, Faculty of Law, University of Qom, Qom, Iran

Associate Professor Dr. Seyed Hassan Shobeiri Zanjani

Faculty of Law, University of Qom, Qom, Iran

Keywords : Self-driving vehicles, transport contracts, civil liability, comparative law, Iraq, Iran, artificial intelligence.

How To Cite This Article

Al-Musawi, Abdullah Talib Abdullah , Seyed Hassan Shobeiri Zanjani
, Principles and Legal Basis of Civil Liability in Autonomous Transport
Contracts:A Comparative Study of Iraqi and Iranian Law,Journal Of
Babylon Center For Humanities Studies, October 2026,Volume:16, Issue
10.



This is an open access article under the CC BY-NC-ND license
(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

[This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License.](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Abstract

With the rapid and significant evolution of artificial intelligence (AI) and autonomous driving technologies, it has become essential to develop a legal framework to regulate them. Autonomous transport holds great importance in this era of technological advancement and AI, driving innovation in the automotive industry and encouraging investment in AI-powered vehicles. Autonomous vehicles offer remarkable features, such as the ability to communicate with one another via sensors and programming designed to ensure compliance with traffic laws and regulations. Iran has also embraced this rapid development; in 2008, specialists at the Persian Gulf Knowledge-Based Industry and Smart Technology Company—located within the Science, Technology, and Smart Industry Park—began researching autonomous vehicles. The





project was officially developed in 2012 and implemented in 2014. Iranian law—specifically Article 8 of the legislation governing autonomous vehicles—defines them as "automated vehicles utilizing artificial intelligence, sensors, and GPS to navigate without human intervention." Autonomous vehicles encompass various types, including cars, ships, and other vessels. Regarding civil liability, it is categorized into contractual and tortious liability. Contractual liability arises from the terms agreed upon by the parties in a contract; it differs from tortious liability in that it requires the parties to possess full legal capacity (adulthood) at the time of contract formation, whereas tortious liability requires only the capacity for discernment. Contractual liability in this context extends to the lessee of the autonomous vehicle. Furthermore, Article 767 of the Civil Transactions Law stipulates that the lessor is obligated to repair any defects arising in the leased asset; should they fail to do so, the other party is entitled to... Regarding the termination of a contract, the issue differs from tort liability involving a self-driving vehicle. If a vehicle owner is involved in a traffic accident resulting in material damage or bodily injury, Article 282 of the Civil Transactions Law applies (stating that any harm caused to another obligates the perpetrator to make amends, even if they lack legal capacity). In the context of tort liability for self-driving vehicles leading to bodily harm, Iranian law—specifically Article 714 of the Penal Code—addresses negligence, violation of government regulations, or driver incompetence resulting in involuntary manslaughter; the perpetrator faces a penalty ranging from six months to three years in prison. Self-driving cars require assistance from their users, who must maintain control over the vehicle. To determine civil liability regarding users of self-driving technology, one must examine two aspects: bodily injury and penal liability. If a driver of a Level 3 autonomous vehicle encounters a situation requiring their intervention but refuses to act, resulting in injury, Article 295 of the Iranian Islamic Penal Code applies: if a person fails to perform a duty mandated by law and a crime occurs as a result—provided they had the capacity to act but did not—the crime is attributed to them. Similarly, Article 505 of the Islamic Penal Code stipulates that anyone causing an accident (such as a vehicle rollover or collision) resulting in injury or loss of life to a passenger bears liability (the driver is the guarantor, and the user is liable for the injuries). Furthermore, Article 492 of the same code states that the crime is subject to *Qisas* (retribution) or *Diya* (blood money), whether committed intentionally or through complicity where the cause is known. This prompts an inquiry into the legal dimensions of civil liability under Iraqi and Iranian law regarding this issue: do existing

provisions suffice, or is further action required? ...to legislative intervention to keep pace with this development. This is what we will demonstrate in this section.

المخلص

مع التطور الكبير والسريع في برنامج الذكاء الاصطناعي وتقنيات القيادة الذاتية أصبح من الضروري تطور الاطار القانوني ينظم هذه التقنيات ان للنقل الذاتي اهمية في عصرنا هذا عصر التطور والذكاء الاصطناعي وله اهمية في تطور الصناعة السيارات والمركب التي تعمل على الذكاء الاصطناعي وتشجع الاستثمار في تشمل مركبات ذاتية القيادة على مميزات مذهلة وهي القدرة على التواصل مع بعضها عن طريق اجهزة الاستشعار تتم برمجتها بعدم المخالفات المرورية والقوانين وبسبب التطور السريع فقد فتحت مركبات ذاتية القيادة في ايران ففي عام ٢٠١٦ قام متخصصون في شركة خليج فارس للصناعة للمعرفة والتكنولوجيا الذكية الواقعة في حديقته العلوم والتكنولوجيا والصناعة الذكية في عام ٢٠٠٨ باستكمال البحث حول مركبات ذاتية القيادة وتطورها وتطور هذا المشروع رسميا عام ٢٠١٢ ووضع موضع التنفيذ في ٢٠١٤ كما نص في القانون الإيراني المادة ٨ من قانون مركبات ذاتية القيادة بانها (مركبة اليه تستخدم للذكاء الاصطناعي واجهزة الاستشعار ونظام تحديد الموقع العالمي لقيادته نفسها دون تدخل بشري) وان للمركبات ذاتية القيادة انواع عديدة ومنها المركبات والسيارات والسفن وغيرها اما المسؤولية المدنية تقسم الى عقديه وتقصيريه اما العقديه هي احد اوجه المسؤولية المدنية يلتزم الطرفين في الشروط في العقد وتختلف المسؤولية العقديه عن المسؤولية التقصيريه في باشرط الاهليه الراشد عند ابرام العقد اما المسؤولية التقصيريه يشترط التمييز وتقسّم المسؤولية العقديه الى مسؤولية المستاجر المركبة ذاتية القيادة والمستاجر الى مركبات ذاتية القيادة ونصت المادة ٧٦٧ من قانون المعاملات المدنية (يلزم المؤجر بان يقوم باصلاح ما يحدث من خلل في الشيء المؤجر فان لم يفعل جاز للطرف المتعاقد فصخ العقد اما المسؤولية لتقصيريه لمركبة ذاتية القيادة فان مالك المركبة قام بحادث مروري وعلى اثره حدث اضرار مادية وجسدية فقد نصت المادة ٢٨٢ من قانون المعاملات المدنية (كل ضرر بالغير يلزم فاعله واو كان غير مميز) اما اذا حدث مسوليه تقصيريه في مركبات ذاتية القيادة وادى الى خسائر جسيده فان القانون الإيراني نص في القانون الإيراني نصت المادة ٧١٤ من قانون العقوبات عن الاهمال او مخالفه الانظمه الحكوميه او عدم مهارت السائق وادى الى قتل غير العمد يتعاقب مرتكب الجريمة من سته اشهر الى ثلاثة سنوات فان من الضرورة تتطلب السياره ذاتية القيادة المساعدة من مستخدميها ويجب عليهم السيطرة عليها ولتحديد مساله المسؤولية المدنية في مايتعلق بمستخدمي القيادة الذاتية يمكن



دراستها من ناحيتين الاصابه الجسديه والعقاب اذا تعرض سائق المستوى الثالث الى موقف يتطلب به المساعدة من السائق ولكن السائق رفض ولم يتخذ اي اجراء ونتج عن ذلك حدوث اصابه ففي الماده ٢٩٥ من القانون الايراني الاسلامي قانون العقوبات الاسلامي نص(اذا ترك شخص واجب كلفه به القانون وقعت بسببه جريمه فان كانت لديه القدره على القيام بالفعل ولم يفعل فان الجريمه تنسب اليه حسب الماده وكذلك نصت الماده ٥٠٥ من قانون العقوبات الاسلامي والتي تنص على (كل من تسبب بحادث مثل انقلاب سياره او ستدام وتسبب باصابه او فقدان راكب فان السائق يكون هو الضامن والمستخدم ضامن الاصابات) وكذلك نصت ٤٩٢ من نفس القانون (ان الجريمه تخصص للقصاص او الفديه سواء كانت عمداً او بالتواطىء لمعرفة المسبب الامر الذي يدعو الباحث الى معرفة ماهي الابعاد القانونية للمسؤولية المدنية في القانون العراقي والايراني من معالجة ذلك الاشكال وهل تكفي تلك النصوص من معالجة أم ان الامر يحتاج الى تدخل تشريعي لمواكبة هذا التطور . وهذا ما سنبينه في هذا المبحث .

المقدمة

مع الاتساع المتزايد في تطور تقنيات الذكاء الاصطناعي والابتكار في وسائل النقل الذكية، برزت المركبات ذاتية القيادة كأحد أبرز معالم الثورة التكنولوجية في القرن الحادي والعشرين. وقد صاحب هذا التطور إشكاليات قانونية متعددة تتطلب إعادة النظر في الأطر التشريعية التقليدية، لا سيما في مجال العقود المدنية، ومنها عقود النقل. فبينما تتسم هذه الوسائل بالاستقلالية في الأداء وتبادل المعلومات بشكل لحظي، فإنها في الوقت ذاته تطرح تساؤلات جوهرية حول طبيعة المسؤولية المدنية الناشئة عند وقوع الأضرار، سواء على مستوى المسؤولية العقدية أو التقصيرية، وفيما إذا كان النظام القانوني القائم في كل من العراق وإيران كافياً لمعالجة تلك الإشكالات.

إن البحث في الأبعاد القانونية للمسؤولية المدنية الناتجة عن هذه العقود يُعد ضرورة علمية وتشريعية لمواكبة التحولات الرقمية، ويهدف هذا العمل إلى تحليل هذه المسؤولية تحليلاً مقارناً بين القانون العراقي والقانون الإيراني، مع الوقوف على مكانم القصور والتحديات التي تواجه المشرعين، وصولاً إلى وضع تصور قانوني يتناسب مع متطلبات هذا النمط من التعاقد المستند إلى الذكاء الاصطناعي

أولاً: مشكلة البحث

في الآونة الاخيرة ظهرت تطورات كبيرة في المجال التكنولوجي مما ساعد على ظهور عقود نقل ذاتية القيادة من حيث الاعمال التي تقوم به وتعمل على انجازها وقد تقوم هذه العقود بأضرار

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الايراني

للإنسان سواء اكانت تلك الاضرار تقع على حياته أو ممتلكاته الامر الذي دفع بدارسة مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة بغية معرفة ماهي الحقوق والواجبات التي تتناسب مع هذه الشخصية الجديدة وماهي المخاطر القانونية التي تتحقق على تكيف تلك الافعال الخاص بالعقود ذاتية القيادة بغية تنظيمها قانونيا وهل تكفي القواعد العامة لتكييف الطبيعة القانونية أم اننا بحاجة الى وضع تنظيم قانوني خاص يكون من شأنه أن ينظم الافعال الصادرة الناشئة عن العقود ذاتية القيادة .

ثانيا : أهمية البحث

تحدد الثغرات القانونية حول عقود النقل عبر وسائل ذاتية القيادة في القانونين المقارن بهما وتوضح اهمية هذا الموضوع ومدى تأثيره على التطور على تطور الدولة التكنولوجي والبناء التحتية لها وان اهمية هذا البحث ايضا تسليط الضوء على ايجابيات وسلبيات هذه الوسائل وسال النقل ذاتية قياده واهمياتها والسلبيات والايجابيات والمسؤولية المدنية هذه الوسائل وحل مشكله الحوادث المروريه التي تفتعلها

ثالثا : منهج البحث

اتبعت في هذه الدراسة منهجا استقرائيا استنباطيا ، من خلال الاطلاع على المصادر والمراجع التي له صلة بموضوع الدراسة وايضا تحليل النصوص القانونية في القانون العراقي والقوانين المقارنة القانون الايراني ، ثم استأنست ببعض المصادر الحديثة محاولا في ذلك تغطية جميع جوانب البحث.

رابعا: هيكلية البحث

لتحقيق الغرض من الدراسة قسم البحث الى مبحثين، سنناقش في المبحث الاول الاطار المفاهيمي وانواع العقود ذاتية القيادة في حين خصص المبحث الثاني للبحث عن مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة ، وذلك على النحو الآتي

المبحث الاول : الاطار المفاهيمي وانواع العقود ذاتية القيادة

في غياب تعريف قانوني صريح للمسؤولية المدنية، قام الفقهاء بتناول هذا المفهوم بعبارات متعددة وصياغات مختلفة، تعكس كل منها زاوية من زوايا النظر الفقهي والقانوني إلى هذا الموضوع المعقد. وتُعرّف المسؤولية المدنية (Responsabilité) بوجه عام بأنها الالتزام القانوني الذي يقع على عاتق الشخص لإصلاح الضرر الذي سببه للغير، سواء أكان هذا الضرر ناشئاً عن فعله الشخصي وخطئه المباشر، أم عن نشاطه الذي ترتب عليه ضرر للغير دون أن يتوافر فيه قصد الإضرار. وفي الفقه الإسلامي يُستخدم مصطلح الضمان للدلالة على

هذا المعنى، بحيث يشمل كل صور الالتزام بجبر الضرر، سواء أكان ماديًا أو معنويًا، وسواء أكان ناشئًا عن فعل الإنسان نفسه أو عن أفعاله غير المقصودة، ويُستفاد من ذلك أن مفهوم الضمان أوسع من المسؤولية المدنية بالمعنى القانوني الحديث، إذ يمتد ليشمل جميع أنواع الالتزامات بالتعويض، سواء كانت مالية أو جنائية.¹

ويقال إن الشخص يكون مسؤولاً مدنيًا كلما وُجد ملتزمًا بجبر الضرر الذي أصاب غيره، وتتشأ عن هذه المسؤولية علاقة خاصة ذات طابع ديني بين المضرور والمسؤول، فيصبح المضرور دائنًا والمسؤول مدينًا، ويكون محل الدين هو التعويض عن الضرر الذي تحقق، وغالبًا ما يتم هذا التعويض بدفع مبلغ مالي يعادل قيمة الضرر الواقع. وهذه العلاقة تنشئ رابطة قانونية تستند إلى مبدأ العدالة، الذي يقضي ألا يتحمل الإنسان ضررًا لم يكن هو سببًا فيه، وألا ينتفع أحد على حساب غيره دون وجه حق.

أما من الناحية الفقهية، فقد عُرِفَت المسؤولية المدنية بأنها التزام الشخص بجبر الضرر الذي لحق بغيره نتيجة فعل غير مشروع (عدا الغصب)، سواء أكان هذا الفعل عمديًا أو غير عمدي. وبهذا المعنى، فإن المسؤولية المدنية تتعلق بجميع الأفعال التي يترتب عليها ضرر بالغير خارج نطاق العلاقة التعاقدية، أي ما يُعرف بالالتزامات غير التعاقدية.²

وثقهم المسؤولية المدنية في الأدبيات القانونية على أنها التزام عام بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الغير، إلا أن الفقهاء لا يستخدمون هذا المصطلح بصورة مطلقة تشمل كل صور الضرر، بل يخصصونه لجملة من الموضوعات التي تخرج عن إطار الغصب أو الإخلال بالعقد. فمثلاً، الأحكام المتعلقة بالتعويض عن الضرر الناتج عن عدم تنفيذ الالتزامات التعاقدية تُبحث عادةً ضمن آثار العقد، بينما يُتناول الضرر الناشئ عن التعدي على حقوق الغير وأمواله ضمن باب الغصب، أما الأضرار الناتجة عن الانتقاص من منافع الغير أو منعه من استعمال حقوقه، فتُدرج تحت عنوان الإزعاج أو التعرض.

وتظهر في المؤلفات القانونية المتخصصة التي تتناول موضوع المسؤولية المدنية نزعة واضحة إلى ربطها بمفاهيم أخرى مثل الضمان القهري والالتزامات غير التعاقدية، لأن المباحث الأساسية في هذه المؤلفات تدور حول الأحكام المتعلقة بواجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالغير. ومع ذلك، رأى كثير من الفقهاء أن استخدام مصطلح "المسؤولية المدنية" وحده لا يكفي لتوضيح الإطار العام لهذه المسائل، ولذلك أضافوا إليه مصطلحات مكملة تُبرز طبيعة الالتزام الناشئ عن الفعل الضار. كما أكدوا على أن بعض الموضوعات، كالغصب، تُدرس على نحو مستقل

عن المسؤولية المدنية، لأنها تخضع لأحكام خاصة ومتميزة عن تلك التي تنظم الالتزامات الناشئة عن الأفعال الضارة الأخرى.^٣

ويُستفاد من مجمل الاتجاهات الفقهية أن المسؤولية المدنية تُعد اصطلاحاً خاصاً لا يشمل كل صور الالتزام بجبر الضرر، بل يقتصر غالباً على حالات الإلتاف والتسبب، أي الحالات التي يتلف فيها الشخص مال غيره أو يسبب له ضرراً في جسمه أو منفعته أو سمعته أو مركزه المالي. ومع ذلك، لا تقتصر المسؤولية المدنية على الأضرار المادية فقط، بل تمتد لتشمل الأضرار المعنوية والنفسية أيضاً، باعتبارها من الحقوق التي يحميها القانون ويعترف بها.

ومن هذا المنطلق، يمكن القول إن المسؤولية المدنية تمثل مفهوماً عاماً وشاملاً مستمداً من المبادئ القانونية في الأنظمة ذات الطابع الروماني - الجرمانى، حيث تشمل جميع الحالات التي ينشأ فيها ضرر خارج نطاق العقد، وربما - في نظر بعض الفقهاء - تشمل أيضاً الأضرار الناشئة عن الإخلال بالعقد. وتخضع هذه المسؤولية لأحكام عامة موحدة من حيث الشروط والآثار، وهي ما يُعرف في الفقه القانوني الحديث بـ النظرية العامة للمسؤولية المدنية.^٤

غير أن هذا التعميم في المفهوم أدى في بعض الأحيان إلى بروز إشكالات في التوفيق بين الرؤية القانونية الوضعية والرؤية الفقهية الإسلامية. ففي الفقه الإسلامي لا يوجد مفهوم شامل للمسؤولية المدنية بالمعنى الحديث، بل تُبحث أحكام التعويض وجبر الضرر في أبواب متعددة، تختلف فيها القواعد باختلاف نوع الفعل الموجب للضرر وطبيعته، مثل أبواب الغصب، والإلتاف، والتسبب، والعدوان على النفس أو المال. ونتيجة لذلك، فإن الشروط والآثار المترتبة على التزام الشخص بالتعويض تختلف بحسب نوع الضرر وسببه، ولا توجد نظرية موحدة تجمعها جميعاً في إطار واحد.^٥

وذلك على النحو الآتي .

المطلب الاول: الاطار المفاهيمي

الفرع الاول المسؤولية المدنية

في غياب تعريف قانوني صريح للمسؤولية المدنية، قام الفقهاء بتناول هذا المفهوم بعبارات متعددة وصياغات مختلفة، تعكس كلٌ منها زاوية من زوايا النظر الفقهي والقانوني إلى هذا الموضوع المعقد. وتُعرّف المسؤولية المدنية (Responsabilité) بوجه عام بأنها الالتزام القانوني الذي يقع على عاتق الشخص لإصلاح الضرر الذي سببه للغير، سواء أكان هذا الضرر ناشئاً عن فعله الشخصي وخطئه المباشر، أم عن نشاطه الذي ترتب عليه ضرر للغير دون أن يتوافر فيه قصد الإضرار. وفي الفقه الإسلامي يُستخدم مصطلح الضمان للدلالة على



هذا المعنى، بحيث يشمل كل صور الالتزام بجبر الضرر، سواء أكان ماديًا أو معنويًا، وسواء أكان ناشئًا عن فعل الإنسان نفسه أو عن أفعاله غير المقصودة، ويُستفاد من ذلك أن مفهوم الضمان أوسع من المسؤولية المدنية بالمعنى القانوني الحديث، إذ يمتد ليشمل جميع أنواع الالتزامات بالتعويض، سواء كانت مالية أو جنائية.^٦

ويقال إن الشخص يكون مسؤولاً مدنيًا كلما وُجد ملتزمًا بجبر الضرر الذي أصاب غيره، وتتشأ عن هذه المسؤولية علاقة خاصة ذات طابع ديني بين المضرور والمسؤول، فيصبح المضرور دائمًا والمسؤول مدنيًا، ويكون محل الدين هو التعويض عن الضرر الذي تحقق، وغالبًا ما يتم هذا التعويض بدفع مبلغ مالي يعادل قيمة الضرر الواقع. وهذه العلاقة تنشئ رابطة قانونية تستند إلى مبدأ العدالة، الذي يقضي ألا يتحمل الإنسان ضررًا لم يكن هو سببًا فيه، وألا ينتفع أحد على حساب غيره دون وجه حق.

أما من الناحية الفقهية، فقد عُرِفَت المسؤولية المدنية بأنها التزام الشخص بجبر الضرر الذي لحق بغيره نتيجة فعل غير مشروع (عدا الغصب)، سواء أكان هذا الفعل عمديًا أو غير عمدي. وبهذا المعنى، فإن المسؤولية المدنية تتعلق بجميع الأفعال التي يترتب عليها ضرر بالغير خارج نطاق العلاقة التعاقدية، أي ما يُعرف بـ الالتزامات غير التعاقدية.^٧

وثقهم المسؤولية المدنية في الأدبيات القانونية على أنها التزام عام بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الغير، إلا أن الفقهاء لا يستخدمون هذا المصطلح بصورة مطلقة تشمل كل صور الضرر، بل يخصصونه لجملة من الموضوعات التي تخرج عن إطار الغصب أو الإخلال بالعقد. فمثلاً، الأحكام المتعلقة بالتعويض عن الضرر الناتج عن عدم تنفيذ الالتزامات التعاقدية تُبحث عادةً ضمن آثار العقد، بينما يُتناول الضرر الناشئ عن التعدي على حقوق الغير وأمواله ضمن باب الغصب، أما الأضرار الناتجة عن الانتقاص من منافع الغير أو منعه من استعمال حقوقه، فتُدرج تحت عنوان الإزعاج أو التعرض.

وتظهر في المؤلفات القانونية المتخصصة التي تتناول موضوع المسؤولية المدنية نزعة واضحة إلى ربطها بمفاهيم أخرى مثل الضمان القهري والالتزامات غير التعاقدية، لأن المباحث الأساسية في هذه المؤلفات تدور حول الأحكام المتعلقة بواجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالغير. ومع ذلك، رأى كثير من الفقهاء أن استخدام مصطلح "المسؤولية المدنية" وحده لا يكفي لتوضيح الإطار العام لهذه المسائل، ولذلك أضافوا إليه مصطلحات مكملة تُبرز طبيعة الالتزام الناشئ عن الفعل الضار. كما أكدوا على أن بعض الموضوعات، كالغصب، تُدرس على نحو مستقل



مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني

عن المسؤولية المدنية، لأنها تخضع لأحكام خاصة ومتميزة عن تلك التي تنظم الالتزامات الناشئة عن الأفعال الضارة الأخرى.^٨

ويُستفاد من مجمل الاتجاهات الفقهية أن المسؤولية المدنية تُعد اصطلاحاً خاصاً لا يشمل كل صور الالتزام بجبر الضرر، بل يقتصر غالباً على حالات الإلتلاف والتسبب، أي الحالات التي يتلف فيها الشخص مال غيره أو يسبب له ضرراً في جسمه أو منفعته أو سمعته أو مركزه المالي. ومع ذلك، لا تقتصر المسؤولية المدنية على الأضرار المادية فقط، بل تمتد لتشمل الأضرار المعنوية والنفسية أيضاً، باعتبارها من الحقوق التي يحميها القانون ويعترف بها.

ومن هذا المنطلق، يمكن القول إن المسؤولية المدنية تمثل مفهوماً عاماً وشاملاً مستمداً من المبادئ القانونية في الأنظمة ذات الطابع الروماني - الجرمانى، حيث تشمل جميع الحالات التي ينشأ فيها ضرر خارج نطاق العقد، وربما - في نظر بعض الفقهاء - تشمل أيضاً الأضرار الناشئة عن الإخلال بالعقد. وتخضع هذه المسؤولية لأحكام عامة موحدة من حيث الشروط والآثار، وهي ما يُعرف في الفقه القانوني الحديث بـ النظرية العامة للمسؤولية المدنية.^٩

غير أن هذا التعميم في المفهوم أدى في بعض الأحيان إلى بروز إشكالات في التوفيق بين الرؤية القانونية الوضعية والرؤية الفقهية الإسلامية. ففي الفقه الإسلامي لا يوجد مفهوم شامل للمسؤولية المدنية بالمعنى الحديث، بل تُبحث أحكام التعويض وجبر الضرر في أبواب متعددة، تختلف فيها القواعد باختلاف نوع الفعل الموجب للضرر وطبيعته، مثل أبواب الغصب، والإتلاف، والتسبب، والعدوان على النفس أو المال. ونتيجة لذلك، فإن الشروط والآثار المترتبة على التزام الشخص بالتعويض تختلف بحسب نوع الضرر وسببه، ولا توجد نظرية موحدة تجمعها جميعاً في إطار واحد.^{١٠}

الفرع الثاني العقود ذاتية القيادة

تسعى تكنولوجيا المركبات ذاتية القيادة إلى إحداث نقلة نوعية في عالم النقل والمواصلات الحديثة، من خلال استبدال السائق البشري بنظام إلكتروني ذكي متكامل يعتمد على الذكاء الاصطناعي وأجهزة الاستشعار الدقيقة والكاميرات والرادارات وأنظمة تحديد المواقع، ليتمكن من قيادة المركبة بشكل مستقل وآمن دون أي تدخل بشري مباشر. تعمل هذه الأنظمة على تحليل البيئة المحيطة وتحسين أداء المركبة في الوقت الفعلي، بما يتيح لها اتخاذ القرارات في أجزاء من الثانية وتفاذي الأخطار المحتملة. ويُتوقع أن تحقق هذه المركبات فوائد كبيرة ومتعددة الأبعاد، منها الحد من الحوادث المرورية وتقليل عدد الوفيات والإصابات وزيادة كفاءة استخدام الطرق، إضافة إلى خفض تكاليف التشغيل والصيانة لأن المركبة ستعمل وفق أنماط قيادة مثالية تقلل

من الهدر في الوقود والطاقة. كما يمكن لهذه التكنولوجيا أن تحرر الإنسان من عناء القيادة اليومية وتمنحه وقتاً أطول للراحة أو العمل أثناء التنقل.^{١١}

ومن بين أبرز المزايا الاجتماعية والاقتصادية، تقليل الخسائر الناتجة عن الحوادث سواء من حيث النفقات العلاجية أو أيام العمل المفقودة أو تلف الممتلكات.^{١٢} كما تسهم هذه المركبات في تسهيل تنقل الأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن الذين لا يستطيعون القيادة وتخفيف الازدحام المروري في المدن الكبرى، مما يؤدي إلى بيئة أكثر أماناً ونظاماً. غير أن هذه الإيجابيات لا تخلو من تحديات قانونية وأخلاقية وتنظيمية، فظهور هذا النوع من المركبات يثير تساؤلات جوهرية حول المسؤولية القانونية في حال وقوع حادث وحدود تدخل الذكاء الاصطناعي وكيفية تنظيم استخدام البيانات والخصوصية. وهنا يبرز احتمالان: إما دمج هذه المركبات في الإطار القانوني القائم، أو استحداث تشريعات خاصة تتلاءم مع طبيعتها التقنية الفريدة وتضمن استخدامها الآمن والمنظم.

ومما لا شك فيه أن اختلاف الرؤى حول الإصلاح التشريعي سيؤدي إلى نقاش واسع بين المشرعين والخبراء حول أفضل الطرق لتحقيق التوازن بين تشجيع الابتكار التكنولوجي وحماية حقوق الأفراد والمجتمع، مما يجعل من الضروري أولاً فهم جوهر هذه التقنية ومفهومها ومشكلاتها القانونية قبل المضي في أي تنظيم تشريعي شامل.^{١٣}

تُعرّف المركبة ذاتية القيادة بأنها وسيلة نقل مجهزة بمجموعة من الأنظمة الذكية المتكاملة تمكّنها من التحرك والتفاعل مع بيئتها بطريقة مستقلة دون تدخل بشري. وتعتمد هذه المركبات على مزيج من الذكاء الاصطناعي وتقنيات الرؤية الحاسوبية وأجهزة الاستشعار عن بُعد مثل الليدار والرادار ونظام تحديد المواقع التي تساعد على قراءة الطريق وتحديد موقعها والتعرف على العوائق والمشاة والإشارات المرورية. وقد طوّر العلماء درجات مختلفة من الأتمتة في القيادة تتراوح بين المستوى الأول، الذي يقتصر على المساعدة البسيطة للسائق، إلى المستوى الخامس، وهو القيادة الكاملة الذاتية حيث لا حاجة لوجود سائق على الإطلاق، إذ تتولى المركبة جميع مهام القيادة من تسارع وتوقف وتوجيه واتخاذ قرارات فورية في مختلف الظروف البيئية.^{١٤}

ويُنظر إلى المركبات ذاتية القيادة على أنها رمز لعصر الثورة الصناعية الرابعة، لما تمثله من اندماج بين التقنية الرقمية والذكاء الصناعي والروبوتات، وهي تُبشر بتغيير جذري في مفهوم التنقل البشري واللوجستي، إذ ستتحول القيادة من نشاط يعتمد على العنصر البشري إلى نظام ذكي يعتمد على البيانات والتحليل الآلي. كما أن هذه التقنية تفتح آفاقاً جديدة في مجالات متعددة مثل النقل التجاري والخدمات اللوجستية والتوزيع الآلي للبضائع والنقل العام الذكي، بل

وتُعد خطوة أساسية نحو بناء مدن ذكية تعمل بتكامل تكنولوجي شامل. ومع ذلك، فإن نجاح هذه الثورة التكنولوجية يتوقف على إيجاد إطار قانوني وأخلاقي واضح يضمن السلامة العامة ويوازن بين حرية الابتكار ومسؤولية الاستخدام.^{١٥}

الفرع الثالث الشخصية القانونية

إلى زمنٍ طويل، كان الأشخاص الطبيعيون وحدهم يُعدّون الفاعلين الفريدين في ميدان العلاقات الاجتماعية، وكانت العلاقات الفردية تشكّل الجزء الأكبر من تلك العلاقات. ولهذا السبب نجد في الأدب اللاتيني كلمة Persona التي كانت تُستعمل للدلالة على الممثل الوحيد على خشبة المسرح. وقد تُرجمت هذه الكلمة في الأدب القانوني الفارسي إلى كلمة «شخص» التي تشمل الشخص الطبيعي والشخص المعنوي على حد سواء.

لكن لم يمضِ وقت طويل حتى أظهرت العلاقات الفردية محدودية فعاليتها، فبدأ الأفراد ينظّمون شؤونهم ضمن أطر جماعية، مما أدى إلى نشوء مفهوم الشخصية المعنوية كمظهر لاتحاد مصالح الأفراد. ومع ذلك، فقد كان الاعتراف بالشخصية المعنوية في القانون الروماني مقصوراً على التجمعات المرتبطة بالنظام العام والمؤسسات ذات الطابع السيادي.^{١٦}

غير أنّ الشخصية المعنوية أصبحت منذ زمن بعيد معترفاً بها بقوة في المؤسسات الخاصة أيضاً، بما في ذلك الشركات التجارية بوجه عام والشركات متعددة الجنسيات بوجه خاص. فإضفاء الشخصية المعنوية على الشركة يُعد بمنزلة إحياء كيان لم يكن له وجود قانوني من قبل، إذ لا تُعترف الشركة من الناحية القانونية إلا بعد اكتسابها تلك الشخصية. ومن هنا يمكن القول إنّ دراسة الشركات التجارية وقواعدها لا يمكن أن تُفهم على نحو صحيح من دون فهم وتحليل مفهوم الشخصية المعنوية، لأنّ الشركة التجارية ليست سوى شخصية معنوية مضافة إلى نية ممارسة التجارة وتحقيق الربح.^{١٧}

تُعبّر الشخصية المعنوية للشركة متعددة الجنسيات في القانون الداخلي عن أهليتها لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات والمسؤوليات، وهي صفة عرضية تميّزها عن الأهلية الطبيعية للأشخاص الحقيقيين. وتتكوّن الأشخاص المعنوية إمّا بإرادة الأفراد وتعاونهم، وإمّا بسنّ القوانين. ومن ثم يمكن تقسيمها إلى نوعين:

الأشخاص المعنوية العامة، وتشمل الوزارات والمؤسسات والمنظمات والجامعات والهيئات التي تُنشأ بقانون خاص أو بقرار من سلطة تشريعية مختصة، وتعمل لتحقيق الأهداف المقررة في القانون أو في لوائحها الخاصة.

الأشخاص المعنوية الخاصة، وتشمل الشركات التجارية والمنشآت الاقتصادية والجمعيات والأحزاب والمؤسسات غير التجارية وغير الربحية، التي تنشأ وفق القوانين العامة والأنظمة ذات الصلة.

وبناءً على ذلك، فإنّ الأشخاص المعنوية الخاصة قد تكون ذات طابع تجاري ربحي مثل أنواع الشركات التجارية السبعة، أو ذات طابع غير تجاري وغير ربحي مثل الجمعيات العلمية والثقافية أو التنظيمات السياسية ونحوها.

وينصّ قانون التجارة الإيراني على أنّ الشخص المعنوي يتمتع بجميع الحقوق والالتزامات التي يتمتع بها الشخص الطبيعي، باستثناء ما يتعلّق بطبيعة الإنسان كعلاقات الزواج أو الأبوة والأمومة وما شابه ذلك. وهذا المبدأ ليس خاصاً بالقانون الإيراني أو بالنظم ذات الأصل الروماني الجرمانى، بل هو معترف به أيضاً في نظام الكومن لو.^{١٨}

وفي علم القانون، لا يقتصر البحث في الشخصية المعنوية على الشركات التجارية التي تُعد من الأشخاص الخاصة، بل يشمل جميع الأشخاص المعنوية عامة كانت أم خاصة. وقد نصّت المادة (٥٨٣) من قانون التجارة الإيراني صراحة على أنّ جميع الشركات التجارية المنصوص عليها في القانون تتمتع بشخصية معنوية مستقلة، مما يعني أنّ للشركة أهلية اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات وتنفيذها. وهذه السمة هي القاسم المشترك بين جميع الشركات التجارية، حتى تلك التي لم تُسجّل رسمياً ولكنها موجودة فعلاً في الواقع العملي.

كما تضمّن قانون أصول المحاكمات المدنية الإيراني نصوصاً تؤكد هذا الاعتراف، إذ جاء في إحدى موادّه أنّ الدعوى المتعلقة بإفلاس الشركة التجارية التي يقع مركزها الرئيسي في إيران تُقام في مركزها الرئيسي، وهو ما يدلّ على أنّ الدعوى تُرفع ضد الشركة نفسها، الأمر الذي يستلزم الاعتراف لها بشخصية معنوية مستقلة عن الشركاء.^{١٩}

وعلى العكس من ذلك، فإنّ الشركات المدنية لا تتمتع بشخصية معنوية مستقلة، رغم أنّ هذا التوجه التشريعي قابل للنقد، لأن كثيراً من هذه الشركات تمارس نشاطاً اقتصادياً يهدف إلى تحقيق الربح المادي.

إنّ الاعتراف بالشخصية المعنوية المستقلة للشركة يمنح الأطراف الثالثة شعوراً بالاطمئنان، لأنّ الشركاء لا يستطيعون التملّص بسهولة من التزاماتهم الجماعية، إذ تُعتبر الذمة المالية المشتركة للشركاء ضماناً أساسياً لدائني الشركة. كما أنّ الاعتراف بهذه الشخصية يجعلنا في غنى عن بعض الأحكام التي تُعامل الشركات المدنية ذات النشاط التجاري معاملة الشركات التضامنية.^{٢٠}



المطلب الثاني: أنواع عقود النقل ذاتية القيادة

الفرع الاول عقد النقل الجوي الذاتي

البحث في عقد النقل الجوي الذاتي القيادة يُعدّ من الموضوعات المستحدثة في مجال القانون الجوي والتقنيات الحديثة للنقل، وقد اكتسب أهمية خاصة نتيجة للتطورات السريعة في مجالات الذكاء الاصطناعي، والملاحة الذاتية، وأنظمة الطيران بدون طيار. إن مفهوم "الذاتية" في الطائرات يعني قدرة المركبة الجوية على تنفيذ عملية الطيران، واتخاذ القرارات، والتفاعل مع البيئة المحيطة دون الحاجة إلى تدخل مباشر من الإنسان. هذا التحول الجوهرى لم يؤثر فقط على الأنظمة التقنية والسلامة في صناعة الطيران، بل طرح أيضاً أبعاداً قانونية وتعاقدية جديدة أمام الباحثين والمشرعين.

العقد التقليدي للنقل الجوي يقوم على العلاقة بين الناقل الجوي (شركة الطيران) وبين الراكب أو مرسل البضاعة، حيث تُحدّد فيه المسؤوليات والالتزامات والحقوق بشكل واضح. غير أنه عند إدخال عنصر "القيادة الذاتية" في المعادلة، يتغير هيكل العلاقة التعاقدية جذرياً، إذ لم تعد مسؤولية الناقل قابلةاً للتحديد بسهولة، لأن الطيار البشري قد أُزيل من المعادلة، وأصبحت القرارات المصيرية تُتخذ بواسطة أنظمة الذكاء الاصطناعي والخوارزميات المعقدة. ومن هنا يبرز السؤال الرئيسى: من يكون مسؤولاً في حال وقوع ضرر أو حادث؟ هل هو مطوّر البرمجيات؟ أم مالك الطائرة؟ أم المشغل الأرضي؟ أم شركة الخدمات الجوية؟

تشير الأبحاث القانونية العربية الحديثة، ومنها مقال «التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار والمسؤولية المدنية عن حوادثها»، إلى أن نظم المسؤولية المدنية التقليدية المبنية على الخطأ البشري غير قادرة على التعامل مع الأنظمة الذاتية القيادة، إذ إن الطائرة الذاتية ليست شخصاً يمكن نسب الخطأ إليه^{١٧}، مجلة القانون والاقتصاد. (لذلك، اقترح بعض الفقهاء أن تكون المسؤولية في هذه الحالات قائمة على أساس «نظرية الخطر (Responsabilité du Risque)، أي أن كل من يستفيد من تشغيل التقنية الذاتية يتحمل تبعه الأضرار الناجمة عنها، حتى في غياب إثبات الخطأ^{٢٢}.

أما على المستوى التعاقدى، فقد ظهرت تحديات جديدة. فالعقد الخاص بالنقل الجوي الذاتي القيادة يجب أن ينظّم ليس فقط العلاقة بين الناقل والمستفيد، بل أيضاً العلاقة بين مصنع النظام الذاتى، ومطوّر البرمجيات، ومالك الشركة، والجهات الرقابية. هذه البنية المعقدة دفعت الباحثين إلى اقتراح نماذج عقود متعددة الأطراف تتوزع فيها المسؤوليات بشكل طبقي^{٢٣}.



وفي مقال «تطبيقات الذكاء الاصطناعي في المركبات ذاتية القيادة»^{٢٤} أشير إلى ضرورة أن تكون العقود المتعلقة بالوسائل الذاتية القيادة «عقوداً ذكية» (Smart Contracts) «تُنفَّذ عبر تقنية البلوك تشين، مما يسمح بتنفيذ الالتزامات تلقائياً دون وسيط بشري»^{٢٥}، مجلة البحوث القانونية . في مجال النقل الجوي، يمكن لهذه العقود أن تضمن تنفيذ الدفع أو نقل الملكية تلقائياً عند تحقق شروط معينة، مثل انتهاء الرحلة أو تسليم البضائع. ومع أن هذه الآلية تزيد من الشفافية والكفاءة، فإنها تثير تساؤلات حول مدى الاعتراف القانوني بها في النظم القانونية المختلفة.

ومن منظور القانون الدولي، تخضع عقود النقل الجوي عادة لاتفاقيتي وارسو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ اللتين وضعتا إطاراً موحداً لمسؤولية الناقلين الجويين تجاه الركاب والبضائع. إلا أن أيّاً من هاتين الاتفاقيتين لم يتطرق إلى التقنيات الذاتية القيادة، إذ لم تكن موجودة وقت إعداد النصوص^{٢٦} ومن ثم، يُعد تفسير المفاهيم التقليدية لهذه الاتفاقيات في ضوء التقنيات الحديثة أحد التحديات المعاصرة. فعلى سبيل المثال، هل يمكن اعتبار الطائرة الذاتية «وسيلة نقل جوي» بالمعنى المقصود في اتفاقية مونتريال؟ وإذا كان الجواب نعم، فمن هو «الناقل الجوي» في هذا السياق؟

في الدول العربية، تناولت بعض الأبحاث موضوع المسؤولية الجنائية والمدنية للمركبات الذاتية القيادة. فمثلاً، في مقال «المسؤولية الجنائية عن جرائم المركبات ذاتية القيادة»، يؤكد على ضرورة إعادة صياغة القوانين الجنائية والمدنية بحيث يمكن تحليل سلوك الأنظمة الذاتية بناءً على قابليتها للتوقع والسيطرة البرمجية، لا على نية الفاعل البشري^{٢٧}.

أما في إيران، فرغم عدم صدور تشريعات خاصة تتعلق بـ«عقد النقل الجوي الذاتي القيادة»، فإن الإطار القانوني العام متوافر جزئياً في قوانين التجارة والنقل وتقنية المعلومات. فوفقاً لقانون التجارة الإيراني، يجوز لأي شخص طبيعي أو اعتباري ممارسة نشاط النقل متى التزم بضوابط هيئة الطيران المدني (المادة ٥٨٣ من قانون التجارة الإيراني). ومع ذلك، تبقى مسائل ترخيص الطيران، والمسؤولية المدنية، والتأمين ضد الأضرار غير واضحة. وقد أشارت قرارات حديثة للهيئة (١٤٠٢ هـ.ش) إلى الاستخدام التجريبي لـ«الطائرات المسيرة لنقل البضائع»، دون تناول موضوع عقد النقل الذاتي القيادة^{٢٨}.

من منظور الفقه الإسلامي والقانون المدني الإيراني، يمكن اعتبار عقد النقل الجوي الذاتي القيادة نوعاً من عقد الإجارة، يلتزم فيه الناقل بإيصال البضائع أو الركاب إلى الوجهة المتفق عليها. فإذا تعرض النظام الذاتي لعطل أثناء تنفيذ الالتزام، تقع المسؤولية على من يلتزم عرفاً أو قانوناً بضمان سلامة الرحلة، أي المالك أو المستغل للطائرة. ومن هذا المنطلق، يتوافق القانون

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني

الإيراني مع نظرية المسؤولية على أساس الخطر، ويمكن أن يشكل أساساً مناسباً لتنظيم هذا النوع من العقود.^{٢٨}

إضافة إلى ذلك، فإن موضوع العقود الذكية في القانون الإيراني أخذ في التبلور مع صدور قانون حماية البيانات والخصوصية في الفضاء الافتراضي، والذي قد يمهد لقبول العقود الذاتية التنفيذ في مجال النقل الذاتي القيادة. ومع ذلك، لا تزال مسائل توقيع العقود الرقمية، وإثبات الالتزامات، وتحديد جهة التحكيم بحاجة إلى مزيد من التوضيح.^{٢٩}

وخلاصة القول، إن عقد النقل الجوي الذاتي القيادة يشكل مزيجاً من ثلاثة مجالات رئيسية: القانون الجوي، وقانون تكنولوجيا المعلومات، وقانون الذكاء الاصطناعي. هذا التدخل يجعل من الصعب على أي نظام قانوني واحد أن يستوعب جميع تعقيداته. إن مستقبل النقل الجوي الذاتي القيادة مرهون بقدرة الأنظمة القانونية، ومنها النظام الإيراني، على صياغة قواعد تشجع الابتكار دون الإخلال بمبادئ السلامة والعدالة.

الفرع الثاني عقد النقل البري الذاتي

عقد النقل البري الذاتي يُعد من أبرز الموضوعات الحديثة في فقه النقل والتكنولوجيا القانونية، إذ يتصل مباشرة بتطور أنظمة القيادة الذاتية والذكاء الاصطناعي، وما يثيره ذلك من إشكاليات في تحديد المسؤوليات العقدية والمدنية بين الأطراف المتعاملة. فالمركبة الذاتية القيادة لم تعد أداة ميكانيكية بحتة، بل أصبحت منظومة ذكية تتخذ قرارات مستقلة أثناء التشغيل، مما يجعل من عقد النقل التقليدي بحاجة إلى إعادة صياغة جوهرية تتناسب مع هذا التحول التقني. في هذا السياق، تبرز تساؤلات أساسية حول من يتحمل المسؤولية في حال وقوع ضرر أو حادث أثناء تنفيذ العقد، وهل تبقى المسؤولية على عاتق الناقل التقليدي، أم تنتقل إلى المصنع أو مطور البرمجيات أو مالك النظام؟^{٣٠}

في النظام القانوني الإيراني، لا توجد حتى الآن نصوص خاصة تنظم النقل البري بالمركبات الذاتية القيادة، غير أن الأطر العامة في قانون التجارة وقانون المسؤولية المدنية يمكن أن توفر قاعدة للتكييف القانوني. فالمادة ٥٨٣ من قانون التجارة الإيراني لعام ١٣١١ هجري شمسي (١٩٣٢ ميلادي) تُجيز لأي شخص طبيعي أو اعتباري ممارسة مهنة النقل بشرط مراعاة الضوابط القانونية والتنظيمية، وهو ما يمكن أن يشمل مستقبلاً تشغيل مركبات ذاتية القيادة بشرط ترخيصها وفق متطلبات السلامة. ومع ذلك، يظل الغموض قائماً فيما يتعلق بمسؤولية المتصدّي للنقل في حال كان نظام الذكاء الاصطناعي هو الذي يتحكم فعلياً في المركبة.^{٣١}



من ناحية أخرى، يشير الباحثون إلى أن إدخال العقود الذكية في المعاملات الرقمية يمكن أن يشكل أساساً قانونياً جديداً لعقود النقل الذاتي، لأن هذه العقود تتيح تنفيذ الالتزامات بصورة تلقائية دون تدخل بشري، شريطة أن يُعترف بها قانوناً وأن يتم ضبط مسألة الإثبات والولاية القضائية والتحكيم الإلكتروني.

أما على المستوى العملي، فلا تزال السلطات الإيرانية تتعامل بحذر مع التطبيقات الميدانية لهذه التقنية. يجري اختبار محدود لاستخدام المركبات المسيرة في النقل التجاري، ولكن لم تصدر لوائح شاملة تتناول القيادة الذاتية على الطرق العامة. القانون الإيراني يعتبر عقد النقل نوعاً من عقد الإجارة، حيث يلتزم الناقل بإيصال الشيء أو الشخص إلى المقصد، وعليه فإن أي خلل في الوفاء بهذا الالتزام يجعل المسؤولية واقعة على عاتق من يلتزم بضمان السلامة، وهو في حالة المركبة الذاتية القيادة المالك أو المشغل لا النظام البرمجي ذاته.^{٣٢}

أما في العراق، فالوضع القانوني أكثر فراغاً. فالقانون العراقي لا يتضمن حتى الآن نصاً خاصاً يعالج النقل بالمركبات الذاتية القيادة، سواء في قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ أو في القوانين المدنية والتجارية. ويواجه المشرع العراقي تحدياً مضاعفاً بسبب عدم وجود إطار تنظيمي واضح لهذه التكنولوجيا، مما يجعل من الصعب تحديد مفهوم «السائق» في المركبة الذاتية، أو تحميل المسؤولية في حالة وقوع الحادث. يقترح الباحثون أن يُضاف فصل خاص إلى قانون المرور يُعرف المركبة الذاتية ويحدد واجبات كل من المشغل، والمصنع، ومالك النظام، ويضع قواعد إلزامية للتأمين والتعويض.^{٣٣}

القانون العراقي الحالي يعتمد في تنظيم حركة المركبات على قانون المرور رقم ٨ لسنة ٢٠١٩ الذي حل محل أوامر سلطة الائتلاف المؤقتة. وهذه النصوص وضعت قواعد للقيادة التقليدية لكنها لا تتناول القيادة الذاتية أو الذكاء الاصطناعي. ومن ثم، فإن العلاقة التعاقدية بين الناقل والمستفيد في إطار مركبة ذاتية القيادة تبقى بلا تنظيم صريح، ويُرجع فيها إلى القواعد العامة في القانون المدني العراقي المستمدة من مجلة الأحكام العدلية التي تقرر أن الضمان يكون على من استأجر أو استعمل الشيء.

أما من الناحية المقارنة، فإن نقل المسؤولية من الإنسان إلى النظام البرمجي يقتضي إعادة تعريف لمفهوم "الخطأ" في القانون المدني، واقتراح اعتماد مبدأ الخطر أو المسؤولية الموضوعية. هذه الفكرة يمكن أن تشكل مرجعاً للفقهاء العراقي والإيراني على السواء في صياغة أحكام عقود النقل الذاتي.^{٣٤}

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني

في ما يتعلق بالجوانب التعاقدية، فإن عقد النقل البري الذاتي ينبغي أن يتضمن عناصر محددة: تحديد الأطراف بدقة، توزيع المسؤولية بين الأطراف على نحو يمنع تضارب المصالح، إدراج بند التأمين الإلزامي، بند الصيانة والتحديثات الدورية، وبند إثبات الأداء. خلاصة القول إن عقد النقل البري الذاتي في كل من إيران والعراق ما زال في مرحلة التأسيس النظري، ويتطلب تطوير منظومات قانونية تستوعب التحول من القيادة البشرية إلى القيادة البرمجية، مع الحفاظ على مبادئ العدالة والتعويض.^{٣٥}

الفرع الثالث عقد النقل البحري الذاتي

عقد النقل البحري الذاتي يُعد من المواضيع الحديثة التي تثير اهتمامًا متزايدًا في مجال النقل البحري والتكنولوجيا القانونية. مع تطور تقنيات القيادة الذاتية والذكاء الاصطناعي، أصبح من الضروري إعادة النظر في الأطر القانونية التقليدية التي تنظم عقود النقل البحري. يهدف هذا المقال إلى استكشاف مفهوم عقد النقل البحري الذاتي، التحديات القانونية المرتبطة به، وكيفية تكيف الأنظمة القانونية في العراق وإيران مع هذه التطورات التكنولوجية.

عقد النقل البحري هو اتفاق يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص عبر البحر مقابل أجر. تُعتبر وثيقة الشحن البحري من أبرز وسائل إثبات هذا العقد، حيث تُستخدم لتوثيق الشروط والأحكام المتعلقة بالنقل. ومع ظهور تقنيات القيادة الذاتية، أصبح من الضروري إعادة تقييم دور الأطراف التقليدية في العقد، مثل الناقل والشاحن، وتحديد المسؤوليات القانونية في حالة حدوث أضرار أو حوادث.^{٣٦}

في العراق، لا توجد تشريعات محددة تنظم عقد النقل البحري الذاتي. ومع ذلك، يُمكن الاستفادة من القوانين الحالية، مثل قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، الذي ينظم النقل البحري التقليدي. يُشير القانون إلى أن الناقل يتحمل المسؤولية عن البضائع أثناء النقل، ويجب عليه تسليمها إلى المرسل إليه في حالة جيدة. ومع ذلك، لا يتطرق القانون بشكل مباشر إلى تقنيات القيادة الذاتية، مما يخلق فجوة قانونية تتطلب التشريع المستقبلي.

أما في إيران، فقد بدأت بعض الدراسات القانونية في استكشاف تأثير تقنيات القيادة الذاتية على عقود النقل البحري. على سبيل المثال، ناقشت دراسة بعنوان "مسؤولية الناقل البحري تجاه الركاب في القانون الإيراني" التحديات القانونية المرتبطة باستخدام السفن ذاتية القيادة. أشارت الدراسة إلى ضرورة تحديث التشريعات لتشمل هذه التقنيات الحديثة وتحديد المسؤوليات القانونية بوضوح.^{٣٧}

من الناحية الفقهية، يُمكن الاستفادة من مبادئ الفقه الإسلامي في تحديد المسؤولية في عقود النقل البحري الذاتي. على سبيل المثال، يُمكن تطبيق مبدأ "الضمان" الذي يُلزم الشخص بتعويض الأضرار الناجمة عن استخدام ممتلكاته أو تقنياته. ومع ذلك، يتطلب الأمر دراسة متعمقة لتكييف هذه المبادئ مع الواقع التكنولوجي الحديث.^{٣٨}

في الختام، يُظهر عقد النقل البحري الذاتي أهمية تحديث الأطر القانونية لتواكب التطورات التكنولوجية. يجب على المشرعين في العراق وإيران دراسة هذه التحديات ووضع تشريعات واضحة تُحدد المسؤوليات القانونية للأطراف المعنية. كما يُنصح بإجراء دراسات فقهية معمقة لتكييف المبادئ الإسلامية مع الواقع الحديث.

المبحث الثاني

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

تعد مسألة تحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الناشئة عن عقود النقل ذاتية القيادة من أهم المسائل القانونية المعاصرة، وذلك بسبب خصوصية هذا النوع من العقود وما يرتبط به من تقنيات حديثة تعتمد على الذكاء الاصطناعي والأنظمة الرقمية المتطورة. فالقواعد التقليدية للمسؤولية المدنية قد وضعت أساساً لتنظيم العلاقات القانونية التي يكون العنصر البشري فيها هو المحور الرئيس في إحداث الضرر، إلا أن وسائل النقل ذاتية القيادة أوجدت واقعاً جديداً أصبح فيه القرار التقني والبرمجي عاملاً أساسياً في وقوع الحوادث والأضرار، الأمر الذي يثير إشكالية تحديد الأساس القانوني للمسؤولية ومدى اعتبارها مسؤولية عقدية أو تقصيرية، فضلاً عن تحديد طبيعة الالتزام الواقع على عاتق الناقل، وما إذا كان التزاماً بتحقيق غاية أم مجرد التزام ببذل عناية.

كما أن دراسة المبادئ التي تقوم عليها المسؤولية المدنية في هذا المجال تكتسب أهمية خاصة، لاسيما في ظل اختلاف الاتجاهات الفقهية بين الأخذ بنظرية الخطأ أو التقصير أو الضمان أو النظريات المختلطة، فضلاً عن اختلاف المواقف التشريعية بين القوانين المقارنة. ويظهر هذا الأمر بصورة واضحة عند المقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني، إذ يعتمد كل منهما على مزيج من القواعد المدنية والفقهية في تنظيم المسؤولية المدنية، مع وجود تفاوت في مدى استيعاب التطورات التقنية الحديثة المتعلقة بوسائل النقل ذاتية القيادة.

وعليه، يقتضي البحث في هذا المبحث بيان الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية بصورة عامة، ثم تحليل المبادئ والأسس التي تقوم عليها المسؤولية المدنية الناشئة عن عقود النقل ذاتية القيادة، مع دراسة أركان هذه المسؤولية وشروط تحققها في ضوء القواعد القانونية والفقهية المعمول بها

في كل من العراق وإيران، وصولاً إلى بيان الرأي الراجح الذي ينسجم مع متطلبات العدالة وحماية المضرور وتحقيق الأمن القانوني في المعاملات الحديثة.

المطلب الأول : طبيعة المسؤولية المدنية

الفرع الأول: بصورة عامه

تعد المسؤولية المدنية من أهم الموضوعات التي تناولتها التشريعات المدنية والفقه القانوني، وذلك لارتباطها المباشر بحماية الحقوق وتحقيق التوازن بين المصالح المتعارضة داخل المجتمع. ويقصد بالمسؤولية المدنية بصورة عامة الالتزام الواقع على عاتق شخص معين بتعويض الضرر الذي يصيب الغير نتيجة إخلاله بالالتزام قانوني سابق، سواء كان هذا الالتزام ناشئاً عن عقد أم عن نص قانوني يفرض على الأفراد عدم الإضرار بالغير. ومن ثم فإن جوهر المسؤولية المدنية يتمثل في فكرة جبر الضرر وإعادة التوازن الذي اختل بسبب الفعل الضار، وهو ما يجعلها إحدى أهم وسائل تحقيق العدالة القانونية والاجتماعية في مختلف الأنظمة القانونية المعاصرة.

وقد اهتم الفقه القانوني بتحديد الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية وبيان أسسها وأهدافها، فذهب جانب من الفقه إلى اعتبارها نظاماً قانونياً يهدف إلى حماية المراكز القانونية للأفراد من الاعتداء، في حين يرى جانب آخر أن المسؤولية المدنية تمثل وسيلة لضمان استقرار المعاملات وتحقيق الأمن القانوني داخل المجتمع. ويظهر هذا الاتجاه بصورة واضحة في التشريعات المدنية الحديثة التي لم تعد تنظر إلى المسؤولية المدنية باعتبارها مجرد جزاء قانوني، بل باعتبارها نظاماً وقائياً يهدف أيضاً إلى الحد من وقوع الأضرار مستقبلاً، ولاسيما في المجالات التي تنطوي على مخاطر تقنية مرتفعة كوسائل النقل ذاتية القيادة.

كما أن التطورات التقنية الحديثة أدت إلى توسيع نطاق المسؤولية المدنية بصورة غير مسبوقة، إذ أصبحت الأضرار لا ترتبط فقط بالأفعال البشرية المباشرة، بل قد تنشأ عن أنظمة ذكية أو برمجيات مستقلة تتخذ قراراتها دون تدخل بشري مباشر. وهذا التطور أثار العديد من الإشكالات القانونية المتعلقة بمدى صلاحية القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية في مواجهة هذا النوع من الأضرار، ومدى إمكانية تطبيق مفاهيم الخطأ التقليدي على الأفعال الصادرة عن الأنظمة الذكية. ويبدو أن هذه الإشكالية أكثر تعقيداً في عقود النقل ذاتية القيادة، نظراً لتعدد الأطراف المتدخلة في تشغيل هذه الوسائل، كالناقل والمصنع والمبرمج ومزود النظام التقني.^{٣٩}

ويلاحظ أن القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ قد نظم أحكام المسؤولية المدنية ضمن القواعد العامة للالتزامات، متأثراً إلى حد كبير بالفقه الإسلامي وبالمدرسة اللاتينية، ولاسيما الفقه المصري الذي تأثر بدوره بأعمال الفقيه الفرنسي بلانيول. وقد اعتمد المشرع العراقي بصورة



أساسية على فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، مع الإقرار في بعض الحالات بمسؤولية تقوم على أساس الضمان أو تحمل التبعة، خصوصاً في الأنشطة التي تتطوي على مخاطر استثنائية. أما القانون المدني الإيراني فقد تأثر بصورة أوسع بالفقه الإمامي، وظهر ذلك بوضوح في قانون المسؤولية المدنية الإيراني لسنة ١٣٣٩، الذي استند في العديد من أحكامه إلى مفاهيم الضمان والإتلاف والتسبب المعروفة في الفقه الإسلامي.

ومن خلال المقارنة بين النظامين العراقي والإيراني، يتبين أن كلا التشريعين يسعيان إلى تحقيق غاية أساسية تتمثل في حماية المضرور وضمان حصوله على التعويض المناسب، إلا أن الاختلاف يكمن في الأساس النظري الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية في كل منهما. ففي حين يميل القانون العراقي إلى تبني المفهوم التقليدي للمسؤولية القائم على الخطأ، فإن القانون الإيراني يتجه بصورة أوضح نحو توسيع نطاق الضمان حمايةً للمضرور، خاصة في الحالات التي يصعب فيها إثبات الخطأ الفني أو التقني، وهو ما يكتسب أهمية خاصة في مجال وسائل النقل ذاتية القيادة.

وتبرز أهمية هذا الاختلاف عند دراسة المسؤولية المدنية الناشئة عن عقود النقل ذاتية القيادة، لأن طبيعة هذه الوسائل تجعل من الصعب في كثير من الأحيان تحديد الشخص المسؤول بصورة دقيقة، ولاسيما عند وقوع خلل تقني ناتج عن البرمجيات أو الذكاء الاصطناعي المستخدم في تشغيل المركبة. ومن هنا ظهرت الحاجة إلى تطوير المفاهيم التقليدية للمسؤولية المدنية بما ينسجم مع التطورات التكنولوجية الحديثة، وذلك من خلال توسيع نطاق المسؤولية الموضوعية أو تبني بعض صور المسؤولية المفترضة التي تخفف عبء الإثبات عن المضرور.^{٤٠}

كما أن التطور الحديث في مجال النقل الذكي كشف عن وجود تحديات عملية وقانونية متعددة، من أهمها صعوبة إثبات العلاقة السببية بين الضرر والخلل التقني، وتعدد الجهات التي يمكن مساءلتها عن الضرر، فضلاً عن غياب تنظيم تشريعي صريح في العديد من القوانين المقارنة. ويظهر هذا النقص بصورة واضحة في القانونين العراقي والإيراني، إذ لا توجد حتى الآن نصوص قانونية خاصة تنظم المسؤولية المدنية الناشئة عن وسائل النقل ذاتية القيادة، الأمر الذي يفرض الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية المدنية مع محاولة تكييفها بما يتلاءم مع طبيعة هذه الوسائل.

ومن ناحية أخرى، فإن اعتماد وسائل النقل ذاتية القيادة على الذكاء الاصطناعي يثير إشكاليات قانونية جديدة تتعلق بإمكانية إسناد الخطأ إلى النظام الإلكتروني ذاته، ومدى إمكانية اعتبار البرمجيات كياناً مستقلاً يتحمل المسؤولية القانونية. وعلى الرغم من أن الاتجاه الغالب في الفقه

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني

لا يزال يرفض منح الذكاء الاصطناعي شخصية قانونية مستقلة، إلا أن تزايد استقلالية الأنظمة الذكية في اتخاذ القرار قد يدفع مستقبلاً نحو إعادة النظر في بعض المفاهيم التقليدية للمسؤولية المدنية.^١

وفي ضوء ما تقدم، يمكن القول إن الطبيعة العامة للمسؤولية المدنية في عقود النقل ذاتية القيادة تنتم بخصوصية واضحة تجعلها تختلف عن صور المسؤولية التقليدية، وذلك بسبب التداخل بين العنصر البشري والعنصر التقني في إحداث الضرر. كما أن هذه المسؤولية تجمع بين الخصائص العقدية والتقصيرية في آن واحد، الأمر الذي يجعل تحديد طبيعتها القانونية بصورة دقيقة من المسائل الجوهرية التي يترتب عليها تحديد النظام القانوني الواجب التطبيق.

ويبدو أن الرأي الراجح في الفقه الحديث يتجه نحو تبني مفهوم مرن للمسؤولية المدنية في مجال وسائل النقل ذاتية القيادة، بحيث لا يتم التقيد بالنظريات التقليدية بصورة جامدة، وإنما يتم الأخذ بالحلول التي تحقق حماية فعالة للمضمر وتتنسج مع طبيعة التطور التقني الحديث. ويؤيد هذا الاتجاه ما تشهده العديد من التشريعات المقارنة من توجه نحو توسيع نطاق المسؤولية الموضوعية في الأنشطة ذات المخاطر التقنية المرتفعة.

وعليه، فإن دراسة الطبيعة العامة للمسؤولية المدنية تمثل الأساس الضروري لفهم الأحكام الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن عقود النقل ذاتية القيادة، وذلك تمهيداً لبحث طبيعتها العقدية أو التقصيرية، وبيان ما إذا كان الالتزام الواقع على عاتق الناقل التزاماً بتحقيق غاية أم التزاماً ببذل عناية، وهو ما سيتم تناوله في الفروع اللاحقة من هذا المطلب.^٢

الفرع الثاني: عقدية أو تقصيرية

يثير تحديد ما إذا كانت المسؤولية المدنية الناشئة عن عقود النقل ذاتية القيادة مسؤولية عقدية أم تقصيرية إشكالية قانونية بالغة الأهمية، وذلك لما يترتب على هذا التكييف من آثار قانونية تتعلق بعبء الإثبات، ومدى التعويض، وتقادم الدعوى، وأسباب الإعفاء من المسؤولية. وتزداد أهمية هذه الإشكالية في ظل التطور التكنولوجي الذي شهدته وسائل النقل الحديثة، حيث أصبحت الأنظمة الذكية والبرمجيات المتقدمة تؤدي دوراً رئيسياً في تشغيل المركبات واتخاذ القرارات المتعلقة بالقيادة، الأمر الذي أدى إلى تعقيد العلاقة القانونية بين أطراف عقد النقل وتعدد الجهات المحتمل مساءلتها عن الضرر.

ويقصد بالمسؤولية العقدية تلك المسؤولية التي تنشأ نتيجة إخلال أحد طرفي العقد بالتزام ناشئ عن العلاقة العقدية القائمة بينهما، بحيث يكون مصدر الالتزام هو العقد ذاته. أما المسؤولية التقصيرية فهي المسؤولية التي تقوم نتيجة الإخلال بالتزام قانوني عام يفرض على الأشخاص

عدم الإضرار بالغير، بصرف النظر عن وجود علاقة تعاقدية سابقة. ويترتب على هذا التمييز اختلافات جوهرية في النظام القانوني الواجب التطبيق، لاسيما من حيث نطاق التعويض وطرق الإثبات والاختصاص القضائي.

وفي مجال عقود النقل التقليدية، استقر الفقه والقضاء في معظم الأنظمة القانونية على اعتبار مسؤولية الناقل تجاه الراكب مسؤولية عقدية، لأن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب ينشأ أساساً عن عقد النقل المبرم بين الطرفين. إلا أن ظهور وسائل النقل ذاتية القيادة أدى إلى إعادة طرح التساؤل حول مدى كفاية هذا التكيف التقليدي، خاصة عندما يكون الضرر ناتجاً عن خلل تقني أو خطأ صادر عن النظام الذكي المستخدم في تشغيل المركبة.^{٤٣}

ويرى الاتجاه التقليدي في الفقه أن مسؤولية الناقل في عقود النقل ذاتية القيادة يجب أن تبقى مسؤولية عقدية طالما أن العلاقة بين الناقل والراكب تستند إلى عقد صحيح، وأن التزام الناقل لا يقتصر على مجرد نقل الراكب، بل يشمل أيضاً ضمان سلامته طوال مدة تنفيذ العقد. ووفقاً لهذا الاتجاه، فإن مجرد وقوع الضرر أثناء تنفيذ عقد النقل يعد قرينة على إخلال الناقل بالتزامه العقدي، حتى وإن كان سبب الضرر راجعاً إلى خلل في النظام الذكي أو البرمجيات المستخدمة في المركبة.

ويستند هذا الرأي إلى أن الناقل هو الطرف الذي اختار استخدام وسيلة النقل ذاتية القيادة، وهو الذي يستفيد اقتصادياً من تشغيلها، ومن ثم يجب أن يتحمل تبعه المخاطر المرتبطة بها. كما أن اعتبار المسؤولية عقدية يحقق حماية أكبر للراكب، لأنه يخفف من عبء الإثبات الملقى عليه، إذ يكفي إثبات وجود العقد وحدث الضرر أثناء تنفيذه دون الحاجة إلى إثبات الخطأ بصورة تفصيلية.

إلا أن هذا الاتجاه تعرض لانتقادات فقهية متعددة، لأن وسائل النقل ذاتية القيادة تختلف بطبيعتها عن وسائل النقل التقليدية، حيث قد يكون سبب الضرر خارجاً بصورة كاملة عن سيطرة الناقل، كأن يكون ناتجاً عن خلل برمجي أو عيب في الخوارزمية أو خطأ في تحديث النظام الإلكتروني. وفي مثل هذه الحالات يصبح من الصعب تحميل الناقل وحده المسؤولية العقدية الكاملة، خاصة إذا ثبت أن مصدر الخلل يعود إلى المصنع أو المبرمج أو مزود النظام التقني.^{٤٤}

وفي مقابل الاتجاه السابق، ذهب جانب من الفقه الحديث إلى اعتبار المسؤولية الناشئة عن وسائل النقل ذاتية القيادة مسؤولية تقصيرية، وذلك لأن الضرر قد يصيب أشخاصاً لا تربطهم أي علاقة عقدية بالناقل، كالمشاة أو سائقي المركبات الأخرى أو أصحاب الممتلكات المتضررة.

كما أن مصدر الضرر في كثير من الأحيان لا يكون ناشئاً عن الإخلال بالعقد، بل عن الإخلال بالواجب العام المتمثل في عدم الإضرار بالغير.

ويظهر هذا الاتجاه بصورة أوضح في الحالات التي يكون فيها النظام الذكي هو السبب المباشر للحدث، لأن الخطأ هنا لا يرتبط بإرادة بشرية مباشرة، وإنما بخلل تقني أو قرار إلكتروني اتخذته المركبة بصورة مستقلة نسبياً. ومن ثم فإن تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية يسمح بتوسيع نطاق الحماية القانونية لتشمل جميع المتضررين، وليس فقط أطراف العلاقة العقدية.

كما أن المسؤولية التقصيرية تمنح القضاء مرونة أكبر في تحديد الشخص المسؤول عن الضرر، إذ يمكن مساءلة المصنع أو المبرمج أو الجهة المشرفة على تطوير النظام الذكي إذا ثبت أن الضرر ناتج عن خلل تقني أو عيب في التصميم أو البرمجة. وهذا الأمر ينسجم مع الاتجاهات الحديثة في قوانين المسؤولية عن المنتجات المعيبة والمسؤولية الناشئة عن التقنيات الحديثة.^{٤٥} إلا أن الاعتماد الكامل على المسؤولية التقصيرية يثير بدوره العديد من الإشكالات العملية، خاصة فيما يتعلق بإثبات الخطأ والعلاقة السببية، إذ إن المضرور قد يواجه صعوبات تقنية كبيرة في إثبات مصدر الخلل داخل النظام الذكي. كما أن إخضاع جميع صور المسؤولية للقواعد التقصيرية قد يؤدي إلى إضعاف الحماية العقدية المقررة للركاب بموجب عقد النقل.

ومن خلال المقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني، يتبين أن القانون العراقي يميل بصورة تقليدية إلى التمييز الواضح بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، حيث يخضع كل منهما لأحكام قانونية مستقلة نسبياً. أما القانون الإيراني، المتأثر بالفقه الإمامي، فيتجه بصورة أوسع نحو مفهوم الضمان وجبر الضرر، وهو ما يسمح بمرونة أكبر في الجمع بين المسؤوليتين بحسب طبيعة الضرر وظروفه.

ويلاحظ أن قانون المسؤولية المدنية الإيراني لسنة ١٣٣٩ لا يشترط دائماً وجود علاقة تعاقدية لتحقيق المسؤولية، بل يركز بصورة أساسية على تحقق الضرر ووجوب التعويض عنه. كما أن أحكام الضمان في قانون العقوبات الإسلامية الإيراني لسنة ١٣٩٢ توسع من نطاق المسؤولية في بعض الحالات حتى مع غياب الخطأ الشخصي التقليدي، وهو ما قد يوفر حماية قانونية أكثر فاعلية في مجال وسائل النقل ذاتية القيادة.^{٤٦}

ومن الناحية العملية، فإن وسائل النقل ذاتية القيادة تفرض إعادة النظر في التمييز التقليدي الصارم بين المسؤولية العقدية والتقصيرية، لأن طبيعة هذه الوسائل تؤدي إلى تداخل العلاقات القانونية بين أطراف متعددة، تشمل الناقل والمصنع والمبرمج ومزود البيانات الرقمية. كما أن

الاعتماد المتزايد على الذكاء الاصطناعي يجعل من الصعب أحياناً تحديد ما إذا كان مصدر الالتزام عقدياً أم تقصيرياً بصورة خالصة.

ولذلك اتجه جانب من الفقه الحديث إلى الدعوة لتبني نظام مسؤولية مختلط يجمع بين القواعد العقدية والتقصيرية بحسب طبيعة العلاقة والضرر. فالعلاقة بين الناقل والراكب تخضع للقواعد العقدية، في حين تخضع الأضرار التي تصيب الغير لقواعد المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية الموضوعية. ويُعد هذا الاتجاه أكثر ملاءمة لطبيعة وسائل النقل ذاتية القيادة، لأنه يسمح بتحقيق التوازن بين حماية المضرور وتشجيع التطور التقني.

كما أن الاتجاه المختلط ينسجم مع التطورات الحديثة في التشريعات المقارنة، لاسيما في أوروبا، حيث بدأت العديد من الدراسات القانونية توصي بتطوير نظام خاص للمسؤولية المدنية المتعلقة بالذكاء الاصطناعي يقوم على توزيع المسؤولية بين مختلف الأطراف المتدخلة في تشغيل الأنظمة الذكية.^{٤٧}

وفي ضوء ما تقدم، يرى الباحث أن الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية الناشئة عن عقود النقل ذاتية القيادة لا يمكن حصرها بصورة مطلقة ضمن نطاق المسؤولية العقدية أو التقصيرية فقط، لأن خصوصية هذه الوسائل تفرض تبني رؤية قانونية أكثر مرونة تستوعب التطورات التقنية الحديثة. كما أن التمسك الجامد بالتمييز التقليدي بين المسؤوليتين قد يؤدي إلى قصور في توفير الحماية القانونية الكافية للمضرورين.

وعليه، فإن الرأي الراجح يتمثل في اعتبار مسؤولية الناقل تجاه الراكب مسؤولية عقدية أساسها الالتزام بضمان السلامة، مع تطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية أو الموضوعية تجاه الغير المتضررين أو في الحالات التي يكون فيها الضرر ناشئاً عن عيب تقني مستقل. كما ينبغي توزيع المسؤولية بين مختلف الأطراف المتدخلة في تشغيل وسائل النقل ذاتية القيادة وفقاً لدور كل منهم في إحداث الضرر.

ويبدو أن هذا الاتجاه هو الأكثر انسجاماً مع متطلبات العدالة القانونية والتطور التكنولوجي الحديث، لأنه يجمع بين حماية المضرور وتحقيق الاستقرار القانوني من جهة، وعدم إعاقة الابتكار التقني والاستثمار في وسائل النقل الذكية من جهة أخرى، وهو ما يستدعي تدخلاً تشريعياً صريحاً من المشرعين العراقي والإيراني لتنظيم هذه المسألة بصورة أكثر وضوحاً في المستقبل.^{٤٨}



المطلب الثاني: مبادئ المسؤولية المدنية

الفرع الاول: مفهوم مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة
تعد مبادئ المسؤولية المدنية من الركائز الأساسية التي يقوم عليها النظام القانوني لحماية الحقوق والمراكز القانونية للأفراد، إذ تهدف هذه المبادئ إلى تنظيم الآثار القانونية الناشئة عن الإضرار بالغير وضمان حصول المضرور على التعويض العادل. ولا تقتصر أهمية هذه المبادئ على الجانب النظري فحسب، بل تمتد لتشكل الأساس العملي الذي تعتمد عليه المحاكم في تحديد المسؤولية وتقدير التعويض وبيان نطاق الالتزامات الواقعة على عاتق الأشخاص. وترتد أهمية هذه المبادئ في ظل التطور التكنولوجي الحديث، ولاسيما في مجال وسائل النقل ذاتية القيادة، حيث ظهرت تحديات قانونية جديدة تتعلق بتحديد أساس المسؤولية والجهة التي تتحمل تبعات الأضرار الناشئة عن استخدام الأنظمة الذكية.

ويقصد بمبادئ المسؤولية المدنية مجموعة القواعد والأسس القانونية التي تحدد متى تنشأ المسؤولية المدنية، وما هي الشروط الواجب توافرها لقيامها، وكيفية توزيع تبعات الضرر بين الأطراف المختلفة. وتتمثل هذه المبادئ في عدد من النظريات القانونية والفقهية التي سعت إلى تفسير أساس الالتزام بالتعويض، مثل نظرية الخطأ ونظرية الضمان ونظرية تحمل التبعة وغيرها من الاتجاهات الحديثة التي ظهرت لمواجهة التطورات الصناعية والتكنولوجية.

كما أن أهمية دراسة مبادئ المسؤولية المدنية في عقود النقل ذاتية القيادة ترجع إلى أن هذه العقود تختلف عن العقود التقليدية من حيث طبيعة الوسيلة المستخدمة في تنفيذ الالتزام، إذ تعتمد بصورة أساسية على البرمجيات والخوارزميات والذكاء الاصطناعي في اتخاذ قرارات القيادة والتحكم، الأمر الذي يثير التساؤل حول مدى كفاية المبادئ التقليدية للمسؤولية المدنية في تنظيم هذا النوع من العلاقات القانونية الحديثة.^{٤٩}

وقد تأثرت القواعد المنظمة للمسؤولية المدنية في كل من القانون العراقي والقانون الإيراني بالمبادئ العامة المستقرة في الفقه الإسلامي والقانون المدني المقارن، مع اختلاف نسبي في طريقة تنظيم هذه المبادئ والأساس الذي تقوم عليه المسؤولية. فالقانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ اعتمد بصورة أساسية على فكرة الخطأ كأساس عام للمسؤولية المدنية، متأثراً بالمدرسة اللاتينية والفقه المصري، في حين أن القانون الإيراني تأثر بصورة أوضح بالفقه الإمامي ومفاهيم الضمان والإتلاف والتسبب.

ويظهر هذا الاختلاف بصورة واضحة عند معالجة الأضرار الناتجة عن الأنشطة ذات المخاطر العالية، حيث يميل الفقه الإيراني إلى توسيع نطاق الضمان حمايةً للمضرور، بينما يركز القانون

العراقي بصورة أكبر على ضرورة إثبات الخطأ أو الإخلال بالالتزام القانوني. إلا أن التطور التكنولوجي الحديث، وخاصة في مجال وسائل النقل ذاتية القيادة، أظهر محدودية القواعد التقليدية القائمة على الخطأ في معالجة الأضرار التقنية المعقدة.

كما أن وسائل النقل ذاتية القيادة تثير إشكالية تعدد المسؤولين عن الضرر، إذ قد يكون السبب راجعاً إلى خلل برمجي أو عيب في التصميم أو خطأ في معالجة البيانات أو حتى إلى سوء استخدام الوسيلة من قبل المستعمل. ولذلك فإن تحديد الأساس القانوني للمسؤولية المدنية في هذا المجال أصبح من المسائل الجوهرية التي تتطلب إعادة النظر في بعض المبادئ التقليدية للمسؤولية المدنية.^{٥٠}

ومن الناحية القانونية، فإن الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية يتمثل في الإخلال بالتزام قانوني يترتب عليه وقوع ضرر للغير، ويكون الجزاء هو إلزام المسؤول بالتعويض. إلا أن الفقه الحديث لم يعد يكفي بفكرة الخطأ وحدها كأساس للمسؤولية، خاصة في المجالات التي تتسم بالتعقيد الفني وارتفاع درجة المخاطر، كالأنظمة الذكية ووسائل النقل الذاتية القيادة. ولذلك ظهرت اتجاهات حديثة تدعو إلى توسيع نطاق المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية القائمة على تحمل التبعة.

ويُقصد بالمسؤولية الموضوعية تلك المسؤولية التي تقوم بمجرد تحقق الضرر وعلاقة السببية، دون اشتراط إثبات الخطأ الشخصي. ويُعد هذا الاتجاه أكثر ملاءمة للأنشطة التقنية الحديثة، لأنه يخفف العبء الواقع على المضرور، خاصة عندما يكون إثبات الخطأ الفني أمراً بالغ الصعوبة بسبب تعقيد الأنظمة الإلكترونية والخوارزميات المستخدمة في تشغيل وسائل النقل ذاتية القيادة.

كما أن الاتجاه نحو المسؤولية الموضوعية يجد أساسه في فكرة العدالة الاجتماعية، لأن الشخص أو الجهة التي تستفيد اقتصادياً من استخدام التكنولوجيا الحديثة يجب أن تتحمل أيضاً تبعات المخاطر المرتبطة بها. ولذلك فإن العديد من الدراسات القانونية الحديثة أصبحت تدعو إلى تطوير نظام خاص للمسؤولية المدنية المتعلقة بالذكاء الاصطناعي يقوم على توزيع المخاطر بصورة عادلة بين الأطراف المختلفة.^{٥١}

ويلاحظ أن القانون الإيراني، من خلال قواعد الضمان في الفقه الإسلامي وقانون المسؤولية المدنية لسنة ١٣٣٩، يقترب نسبياً من فكرة المسؤولية الموضوعية، خاصة في الحالات التي يتحقق فيها الضرر بصورة مباشرة نتيجة نشاط معين، حتى مع صعوبة إثبات الخطأ الشخصي. أما القانون العراقي فلا يزال يعتمد بصورة رئيسية على القواعد التقليدية للمسؤولية القائمة على

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني

الخطأ، وإن كان الفقه والقضاء قد اتجها في بعض التطبيقات إلى التوسع في افتراض المسؤولية حمايةً للمضرور.

ومن أبرز التحديات التي تواجه تطبيق مبادئ المسؤولية المدنية على وسائل النقل ذاتية القيادة مسألة إثبات العلاقة السببية، إذ إن الحوادث المرتبطة بالأنظمة الذكية قد تنتج عن تفاعل معقد بين البرمجيات وأجهزة الاستشعار والبيانات الرقمية والقرارات الإلكترونية الذاتية. وهذا التعقيد يجعل من الصعب تحديد السبب المباشر للضرر أو الشخص الذي يتحمل المسؤولية بصورة دقيقة.

كما أن غياب التشريعات الخاصة المنظمة للمسؤولية المدنية الناشئة عن وسائل النقل ذاتية القيادة في كل من العراق وإيران يزيد من صعوبة معالجة هذه الإشكالات، الأمر الذي يفرض الرجوع إلى القواعد العامة مع محاولة تكييفها بما يتلاءم مع التطورات التقنية الحديثة. ولذلك ظهرت دعوات فقهية متزايدة تطالب بضرورة تدخل المشرع لوضع إطار قانوني خاص ينظم المسؤولية المدنية في مجال الذكاء الاصطناعي والنقل الذكي.^{٥٢}

ومن جهة أخرى، فإن مبادئ المسؤولية المدنية في عقود النقل ذاتية القيادة لا تهدف فقط إلى تعويض المضرور، وإنما تسعى أيضاً إلى تحقيق أهداف وقائية وتنظيمية تتمثل في تشجيع الشركات والجهات المشغلة على الالتزام بمعايير السلامة التقنية وتطوير الأنظمة الذكية بصورة تقلل من احتمالات وقوع الأضرار. ولذلك فإن المسؤولية المدنية أصبحت تؤدي دوراً مهماً في ضبط استخدام التكنولوجيا الحديثة داخل المجتمع.

كما أن اعتماد وسائل النقل ذاتية القيادة يفرض ضرورة تحقيق التوازن بين تشجيع الابتكار التكنولوجي وحماية حقوق الأفراد، لأن التشدد المفرط في المسؤولية قد يؤدي إلى إعاقة التطور التقني والاستثمار في هذا المجال، في حين أن التخفيف المبالغ فيه من المسؤولية قد يؤدي إلى الإضرار بحقوق المضرورين وغياب الثقة المجتمعية بهذه الوسائل الحديثة.

وعليه، يرى الباحث أن المبادئ التقليدية للمسؤولية المدنية لا تزال صالحة من حيث الأصل لتنظيم المسؤولية الناشئة عن عقود النقل ذاتية القيادة، إلا أنها تحتاج إلى تطوير وتكييف يتلاءم مع خصوصية الأنظمة الذكية وتعقيداتها التقنية. كما أن الرأي الراجح يتمثل في تبني نظام قانوني مرن يجمع بين قواعد المسؤولية العقدية والتقصيرية والمسؤولية الموضوعية، بما يحقق حماية فعالة للمضرور ويواكب في الوقت ذاته التطورات التكنولوجية الحديثة في مجال النقل الذكي.^{٥٣}

الفرع الثاني: النظريات التقليدية والحديثة للمسؤولية المدنية في عقود النقل ذاتية القيادة

تُعد النظريات التي تقوم عليها المسؤولية المدنية من الموضوعات الجوهرية في الفقه القانوني، إذ تمثل الأساس الذي يُبنى عليه الالتزام بالتعويض عند وقوع الضرر. وقد تطورت هذه النظريات بتطور الحياة الاقتصادية والتقنية والاجتماعية، فبعد أن كانت المسؤولية المدنية تقوم بصورة رئيسية على فكرة الخطأ الشخصي، ظهرت اتجاهات حديثة حاولت تجاوز المفهوم التقليدي للمسؤولية لمواجهة المخاطر الناتجة عن التطور الصناعي والتكنولوجي، ولاسيما في مجال الأنظمة الذكية ووسائل النقل ذاتية القيادة.

وتكتسب دراسة هذه النظريات أهمية خاصة في نطاق عقود النقل ذاتية القيادة، لأن هذا النوع من النقل يعتمد على تقنيات معقدة تقوم على الذكاء الاصطناعي والخوارزميات والأنظمة الإلكترونية المستقلة نسبياً في اتخاذ القرار، الأمر الذي يثير إشكاليات قانونية تتعلق بتحديد الشخص المسؤول عن الضرر والأساس القانوني لالتزامه بالتعويض. ولذلك أصبح من الضروري إعادة تقييم مدى كفاية النظريات التقليدية للمسؤولية المدنية في استيعاب هذه التطورات الحديثة.

كما أن اختلاف الأساس النظري للمسؤولية يؤدي إلى اختلاف النتائج القانونية المتعلقة بعبء الإثبات ونطاق التعويض وأسباب الإعفاء من المسؤولية. ففي بعض النظريات يكون الخطأ شرطاً أساسياً لقيام المسؤولية، بينما تقوم نظريات أخرى على مجرد تحقق الضرر أو تحمل تبعه النشاط الخطر، وهو ما يجعل تحديد النظرية المناسبة أمراً بالغ الأهمية في مجال وسائل النقل ذاتية القيادة.^{٥٤}

وتُعد نظرية الخطأ من أقدم النظريات التي قامت عليها المسؤولية المدنية في القوانين الحديثة، إذ تقتض أن المسؤولية لا تقوم إلا إذا ثبت ارتكاب الشخص خطأ أدى إلى إلحاق الضرر بالغير. وقد تأثر كل من القانون العراقي والقانون الإيراني بهذه النظرية، وإن كان تأثيرها في القانون العراقي أوضح بسبب تأثره المباشر بالمدرسة المدنية الفرنسية والمصرية.

ويُقصد بالخطأ الإخلال بالالتزام القانوني سابق مع الإدراك والتمييز، بحيث يكون الشخص قد انحرف عن السلوك المعتاد الذي يتوقع من الشخص العادي اتباعه في الظروف نفسها. وفي مجال النقل التقليدي، كان من السهل نسبياً تحديد الخطأ وإسناده إلى السائق أو الناقل، إلا أن الأمر أصبح أكثر تعقيداً في وسائل النقل ذاتية القيادة، حيث قد يكون سبب الضرر خللاً في البرمجيات أو في معالجة البيانات أو في خوارزميات الذكاء الاصطناعي.

ولذلك تعرضت نظرية الخطأ لانتقادات واسعة في المجال التقني الحديث، لأنها تفرض على المضرور عبئاً ثقيلاً يتمثل في إثبات الخطأ الفني المعقد، وهو أمر قد يكون مستحيلاً في بعض الحالات. كما أن هذه النظرية لا توفر حماية كافية للمضرورين في الأنشطة ذات المخاطر العالية، كالنقل الذكي والأنظمة الذاتية القيادة، حيث قد يقع الضرر دون وجود خطأ بشري مباشر يمكن إثباته بسهولة.^{٥٥}

وبسبب قصور نظرية الخطأ، ظهرت نظرية تحمل التبعة أو المسؤولية الموضوعية، والتي تقوم على أساس أن من ينتفع من نشاط معين يجب أن يتحمل أيضاً تبعات الأضرار الناشئة عنه، حتى دون إثبات الخطأ الشخصي. وقد ارتبط ظهور هذه النظرية بالتطور الصناعي وازدياد الأنشطة الخطرة التي يصعب فيها تحديد الخطأ بصورة دقيقة.

وتبدو هذه النظرية أكثر ملاءمة لوسائل النقل ذاتية القيادة، لأن تشغيل هذه الوسائل يعتمد على أنظمة تقنية معقدة قد تؤدي إلى وقوع الضرر رغم اتخاذ جميع الاحتياطات الممكنة. ولذلك فإن تحميل المشغل أو المنتج أو الناقل تبعات المخاطر التقنية يحقق حماية أفضل للمضرور ويخفف عنه عبء الإثبات، خاصة في ظل صعوبة فهم الأنظمة الذكية وتعقيدها الفني.

كما أن المسؤولية الموضوعية تسهم في تعزيز الثقة المجتمعية بوسائل النقل الحديثة، لأن المتضرر لن يكون ملزماً بإثبات تفاصيل تقنية معقدة للحصول على التعويض. إلا أن هذا الاتجاه يواجه بدوره انتقادات تتعلق بإمكانية تحميل المشغل أو المنتج مسؤولية واسعة حتى في الحالات التي يكون فيها الضرر ناشئاً عن ظروف غير متوقعة أو خارجة عن السيطرة التقنية المعقولة.^{٥٦}

ومن جهة أخرى، ظهرت نظرية الضمان المتأثرة بصورة واضحة بالفقه الإسلامي، خاصة في القانون الإيراني، حيث تقوم هذه النظرية على فكرة جبر الضرر وضمان الحقوق بصرف النظر عن وجود الخطأ الشخصي في بعض الحالات. ويُعد الضمان في الفقه الإسلامي من الأنظمة القانونية التي تهدف أساساً إلى حماية المضرور وتحقيق العدالة من خلال إلزام المتسبب بالضرر بالتعويض.

ويظهر أثر هذه النظرية بصورة واضحة في قانون المسؤولية المدنية الإيراني لسنة ١٣٣٩ وفي أحكام الضمان الواردة في قانون العقوبات الإسلامية لسنة ١٣٩٢، حيث يركز المشرع الإيراني على تحقق الضرر وعلاقة السببية أكثر من تركيزه على إثبات الخطأ الشخصي. وهذا الاتجاه يمنح القضاء مرونة أكبر في معالجة الأضرار الناشئة عن الأنظمة الذكية ووسائل النقل ذاتية القيادة.

أما القانون العراقي، فعلى الرغم من تأثره بالفقه الإسلامي، إلا أنه بقي أقرب إلى النظرية التقليدية القائمة على الخطأ، مع بعض التطبيقات المحدودة لفكرة تحمل التبعة في الأنشطة الخطرة. ولذلك فإن وسائل النقل ذاتية القيادة قد تكشف مستقبلاً عن الحاجة إلى تطوير الأساس النظري للمسؤولية المدنية في القانون العراقي بما ينسجم مع طبيعة المخاطر التقنية الحديثة.^{٥٧}

ومع تطور الذكاء الاصطناعي وازدياد استقلالية الأنظمة الذكية، ظهرت اتجاهات فقهية حديثة تدعو إلى إنشاء نظرية قانونية مستقلة للمسؤولية المدنية المتعلقة بالذكاء الاصطناعي، تقوم على توزيع المسؤولية بين مختلف الأطراف المتدخلة في تشغيل النظام الذكي، كالناقل والمبرمج والمصنع ومزود البيانات. ويستند هذا الاتجاه إلى أن الأنظمة الذكية لم تعد مجرد أدوات تقليدية، بل أصبحت قادرة على التعلم واتخاذ القرارات بصورة شبه مستقلة.

كما أن بعض الدراسات الحديثة اقترحت منح الأنظمة الذكية نوعاً من الشخصية الإلكترونية المحدودة لتسهيل معالجة المسؤولية القانونية الناشئة عنها، إلا أن هذا الاتجاه لا يزال محل جدل فقهي واسع، لأن الاعتراف بالشخصية القانونية للذكاء الاصطناعي يثير إشكالات قانونية وأخلاقية معقدة تتعلق بالإرادة والإدراك وتحمل الالتزامات القانونية.

وفي المقابل، يرى اتجاه آخر أن الحل لا يكمن في منح الذكاء الاصطناعي شخصية قانونية مستقلة، وإنما في تطوير قواعد المسؤولية المدنية الحالية وتوسيع نطاق المسؤولية المفترضة والمسؤولية الموضوعية بما يتلاءم مع التطورات التقنية الحديثة، وهو الاتجاه الذي يبدو أكثر واقعية وقابلية للتطبيق في الوقت الحاضر.^{٥٨}

ومن خلال المقارنة بين النظريات التقليدية والحديثة، يتبين أن أياً منها لا يكفي بصورة منفردة لمعالجة جميع الإشكالات القانونية التي تثيرها وسائل النقل ذاتية القيادة. فنظرية الخطأ توفر حماية لمبدأ العدالة الفردية لكنها تواجه صعوبة في الإثبات، بينما تحقق المسؤولية الموضوعية حماية أوسع للمضروور لكنها قد تؤدي إلى تشديد المسؤولية بصورة مبالغ فيها. أما نظرية الضمان فتتميز بمرونتها وقدرتها على استيعاب التطورات الحديثة، خاصة في الأنظمة المتأثرة بالفقه الإسلامي.

ولذلك فإن الاتجاه الحديث في الفقه المقارن يميل إلى تبني نظام مختلط يجمع بين هذه النظريات بحسب طبيعة العلاقة والضرر والجهة المسؤولة، بحيث يتم الأخذ بالمسؤولية العقدية أو التقصيرية أو الموضوعية وفقاً لظروف كل حالة. ويعد هذا الاتجاه أكثر انسجاماً مع الطبيعة المركبة لوسائل النقل ذاتية القيادة، لأنه يسمح بتحقيق التوازن بين حماية المضروور وتشجيع التطور التقني.

وعليه، يرى الباحث أن الرأي الراجح يتمثل في ضرورة اعتماد نظام قانوني مرن للمسؤولية المدنية في عقود النقل ذاتية القيادة، يقوم على الدمج بين النظريات التقليدية والحديثة بصورة تكفل حماية فعالة للمضروب، مع مراعاة خصوصية الأنظمة الذكية وتعقيداتها التقنية. كما يوصى بضرورة تدخل المشرعين العراقي والإيراني لوضع تنظيم تشريعي خاص يحدد بصورة واضحة الأساس القانوني للمسؤولية المدنية في هذا المجال المتطور.^{٥٩}

الفرع الثالث: الرأي الراجح في أساس المسؤولية المدنية لعقود النقل ذاتية القيادة في القانون العراقي والإيراني

يُعد تحديد الأساس القانوني الأنسب للمسؤولية المدنية الناشئة عن عقود النقل ذاتية القيادة من أكثر المسائل القانونية تعقيداً في الوقت الحاضر، وذلك بسبب التداخل بين العنصر البشري والعنصر التقني في تشغيل هذه الوسائل. فالقواعد التقليدية للمسؤولية المدنية قد وُضعت أساساً لتنظيم الأضرار الناتجة عن أفعال الإنسان المباشرة، في حين أن وسائل النقل ذاتية القيادة تعتمد بصورة كبيرة على أنظمة الذكاء الاصطناعي والخوارزميات الإلكترونية التي تتخذ قراراتها بصورة مستقلة نسبياً عن الإرادة البشرية. ولذلك فإن تحديد الرأي الراجح في أساس المسؤولية يقتضي دراسة مدى ملاءمة النظريات التقليدية والحديثة لمواجهة هذه التحولات التقنية.

وقد ظهر في الفقه القانوني عدد من الاتجاهات المختلفة بشأن الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية في هذا المجال، فذهب اتجاه إلى اعتماد نظرية الخطأ باعتبارها الأساس التقليدي للمسؤولية، بينما دعا اتجاه آخر إلى تبني المسؤولية الموضوعية القائمة على تحمل التبعة التقنية، في حين حاول اتجاه ثالث الجمع بين أكثر من نظرية وفقاً لطبيعة العلاقة والضرر والأطراف المتدخلة. ويعكس هذا التعدد حجم الإشكالات التي تثيرها وسائل النقل ذاتية القيادة وصعوبة إخضاعها بصورة كاملة للقواعد التقليدية المعروفة.

كما أن أهمية تحديد الأساس القانوني للمسؤولية لا تقتصر على الجانب النظري فقط، وإنما تمتد إلى الجانب العملي، لأن طبيعة الأساس المعتمد تؤثر بصورة مباشرة على عبء الإثبات ونطاق التعويض وأسباب الإعفاء من المسؤولية، فضلاً عن تحديد الجهة التي تتحمل تبعات الأضرار الناتجة عن تشغيل الوسائل الذكية. ولذلك فإن الوصول إلى رأي راجح في هذا المجال يمثل ضرورة قانونية وتشريعية لضمان الاستقرار القانوني وحماية حقوق المضروبين.^{٦٠}

ويرى الاتجاه التقليدي أن المسؤولية المدنية يجب أن تبقى قائمة على فكرة الخطأ، لأن الخطأ يمثل الأساس الطبيعي لتحميل الشخص تبعات أفعاله. ووفقاً لهذا الاتجاه، فإن مجرد استخدام وسائل النقل ذاتية القيادة لا يبرر التخلي عن المبادئ العامة للمسؤولية المدنية، بل ينبغي البحث

عن الخطأ الفني أو الإداري أو البرمجي الذي أدى إلى وقوع الضرر، سواء صدر من الناقل أو المصنع أو المبرمج أو الجهة المشرفة على تشغيل النظام الذكي.

إلا أن هذا الاتجاه يواجه صعوبات عملية كبيرة، خاصة في الحالات التي يكون فيها الضرر ناتجاً عن خلل معقد في الخوارزميات أو عن قرار مستقل اتخذته النظام الذكي أثناء القيادة. ففي مثل هذه الحالات قد يكون من المتعذر على المضرور إثبات مصدر الخطأ أو تحديد الشخص المسؤول عنه، الأمر الذي يؤدي عملياً إلى حرمانه من الحصول على التعويض رغم تحقق الضرر بصورة فعلية.

كما أن التطور التقني الحديث أثبت أن الأنظمة الذكية أصبحت قادرة على التعلم الذاتي واتخاذ قرارات تتجاوز في بعض الأحيان حدود البرمجة التقليدية، وهو ما يجعل ربط المسؤولية دائماً بفكرة الخطأ الشخصي أمراً غير كافٍ لتحقيق الحماية القانونية المطلوبة. ولذلك تعرضت نظرية الخطأ لانتقادات واسعة في مجال وسائل النقل الذاتية القيادة، بسبب محدوديتها في استيعاب المخاطر التقنية الحديثة.^{٦١}

وفي مقابل ذلك، اتجه جانب من الفقه الحديث إلى تبني المسؤولية الموضوعية كأساس أنسب للمسؤولية المدنية في مجال النقل الذكي، وذلك استناداً إلى فكرة تحمل التبعة والمخاطر التقنية. ووفقاً لهذا الاتجاه، فإن الشخص أو الجهة التي تستفيد اقتصادياً من تشغيل وسائل النقل ذاتية القيادة يجب أن تتحمل أيضاً تبعات الأضرار الناشئة عنها، حتى في الحالات التي يتعذر فيها إثبات الخطأ بصورة مباشرة.

ويتميز هذا الاتجاه بأنه يخفف العبء عن المضرور ويوفر حماية قانونية أكثر فعالية، خاصة في ظل التعقيد الفني للأنظمة الذكية وصعوبة فهمها من قبل الأشخاص العاديين. كما أن المسؤولية الموضوعية تشجع الشركات المنتجة والمشغلة على تطوير معايير السلامة التقنية واتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لتقليل احتمالات وقوع الحوادث.

إلا أن الأخذ بالمسؤولية الموضوعية بصورة مطلقة قد يؤدي إلى تحميل المنتج أو الناقل مسؤولية مفرطة حتى في الحالات التي يكون فيها الضرر ناشئاً عن ظروف استثنائية أو عن تدخل خارجي غير متوقع، كالهجمات الإلكترونية أو سوء استخدام النظام الذكي من قبل المستعمل. ولذلك يرى بعض الفقه ضرورة عدم التوسع غير المحدود في تطبيق هذه النظرية حفاظاً على التوازن بين حماية المضرور وتشجيع التطور التكنولوجي.^{٦٢}

ومن خلال المقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني، يتبين أن القانون الإيراني يبدو أكثر استعداداً لتبني الحلول المرنة المتعلقة بالمسؤولية المدنية الحديثة، وذلك بسبب تأثره الواضح

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني

لمبادئ الضمان في الفقه الإسلامي. فقواعد الضمان في الفقه الإمامي لا تشترط دائماً إثبات الخطأ الشخصي، بل تركز بصورة أكبر على تحقق الضرر ووجوب جبره، وهو ما يمنح القضاء الإيراني مرونة أوسع في معالجة الأضرار التقنية الحديثة.

ويظهر ذلك بصورة خاصة في قانون المسؤولية المدنية الإيراني لسنة ١٣٣٩، الذي يمنح المضرور حماية واسعة نسبياً، إضافة إلى أحكام الضمان الواردة في قانون العقوبات الإسلامية لسنة ١٣٩٢، والتي توسع من نطاق المسؤولية في بعض الحالات حتى مع غياب الخطأ التقليدي. ولذلك فإن النظام القانوني الإيراني يمتلك أساساً فقهياً وتشريعياً يمكن تطويره بصورة تتلاءم مع طبيعة وسائل النقل ذاتية القيادة.

أما القانون العراقي، فعلى الرغم من تأثره بالفقه الإسلامي أيضاً، إلا أنه لا يزال يعتمد بصورة أكبر على المفهوم التقليدي للمسؤولية القائمة على الخطأ، مع غياب تنظيم تشريعي خاص بالذكاء الاصطناعي أو وسائل النقل ذاتية القيادة. وهذا الأمر قد يؤدي مستقبلاً إلى صعوبات قضائية تتعلق بإثبات المسؤولية وتحديد الجهة الملزمة بالتعويض في الحوادث المرتبطة بالأنظمة الذكية.^{٦٣}

كما أن الواقع العملي يكشف أن وسائل النقل ذاتية القيادة تقوم على شبكة معقدة من العلاقات التقنية والقانونية، حيث تتداخل مسؤولية الناقل مع مسؤولية المصنع ومطور البرمجيات ومزود البيانات الرقمية. ولذلك فإن الاختصار على نظرية قانونية واحدة لمعالجة جميع صور المسؤولية قد يؤدي إلى نتائج غير عادلة أو غير عملية.

ومن هنا ظهر الاتجاه الحديث نحو تبني نظام مختلط للمسؤولية المدنية، يقوم على توزيع المسؤولية بين الأطراف المختلفة بحسب دور كل منها في إحداث الضرر، مع التوسع في افتراض المسؤولية أو المسؤولية الموضوعية في الحالات التي يصعب فيها إثبات الخطأ الفني. ويُعد هذا الاتجاه أكثر انسجاماً مع طبيعة الذكاء الاصطناعي والأنظمة الذاتية، لأنه يراعي التعقيد التقني وتعدد مصادر الخطر.

كما أن هذا الاتجاه يحقق توازناً أفضل بين مصلحة المضرور في الحصول على التعويض وبين مصلحة الشركات والجهات المشغلة في عدم تحمل مسؤولية مطلقة تعيق التطور التكنولوجي والاستثمار في مجال النقل الذكي. ولذلك بدأت العديد من الدراسات القانونية المقارنة تدعو إلى تطوير تشريعات خاصة تنظم المسؤولية المدنية المتعلقة بالذكاء الاصطناعي بصورة مستقلة عن القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية.^{٦٤}

وفي ضوء ما تقدم، يرى الباحث أن الرأي الراجح في أساس المسؤولية المدنية لعقود النقل ذاتية القيادة يتمثل في الأخذ بنظام قانوني مختلط يجمع بين المسؤولية العقدية والمسؤولية الموضوعية وقواعد الضمان، بحسب طبيعة العلاقة القانونية والضرر الحاصل. فالعلاقة بين الناقل والراكب ينبغي أن تخضع للمسؤولية العقدية القائمة على الالتزام بضمان السلامة، في حين تخضع الأضرار التي تصيب الغير أو التي تنشأ عن خلل تقني معقد لقواعد المسؤولية الموضوعية أو الضمان.

ويستند هذا الرأي إلى أن وسائل النقل ذاتية القيادة تختلف بطبيعتها عن وسائل النقل التقليدية، لأنها تعتمد على أنظمة ذكية ذات قدرة نسبية على اتخاذ القرار، الأمر الذي يجعل التمسك الحرفي بفكرة الخطأ غير كافٍ لتحقيق العدالة القانونية. كما أن الجمع بين أكثر من أساس قانوني يسمح بتوفير حماية أوسع للمضرورين وبمنح القضاء مرونة أكبر في توزيع المسؤولية بحسب ظروف كل حالة.

وعليه، يوصي الباحث بضرورة تدخل المشرعين العراقي والإيراني لوضع تنظيم تشريعي خاص بالمسؤولية المدنية الناشئة عن وسائل النقل ذاتية القيادة، يحدد بصورة دقيقة نطاق المسؤولية وأسسها وأطرافها وآليات الإثبات فيها، مع الاستفادة من التطورات الحديثة في القوانين المقارنة والتقارير الدولية المتعلقة بالذكاء الاصطناعي والنقل الذكي، بما يحقق التوازن بين حماية الحقوق وتشجيع الابتكار التقني.^{٦٥}

الخاتمة

من خلال دراستنا لموضوع "مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني" يتبين لنا أهمية هذا الموضوع من الناحية القانونية والعملية على حد سواء، وذلك في ظل التطور المستمر في عالم التقنيات التكنولوجية والتي أصبحت كما أشرنا مسبقاً في البحث تحل محل الإنسان الطبيعي في الأعمال والواجبات التي تكلف بها، مقابل ذلك هل تكفي القواعد العامة التي نصت عليها "القوانين المدنية" في حماية المتضرر من تلك العقود ومدى إمكانية الحكم بالتعويض عند تحقق المسؤولية من جهة، ولأن توفير الحماية الكاملة للمضروور أصبح من الضرورات كونه الطرف الأضعف في العلاقة التعاقدية بسبب الأضرار التي تلحق به نتيجة الآلات التي تعمل بالتقنية المتطورة، وفي آخر البحث توصلنا إلى العديد من النتائج والمقترحات، نعرضها تباعاً.

النتائج

- ١- أن تطور الذكاء الاصطناعي في ظل عصرا الحالي وبالشكل المعقد والمستقل أصبح بالفعل يتحدى الانظمة القانونية التقليدية
- ٢- تتميز العقود ذاتية القيادة بالاستقلالية، حيث يمكن للنظام الذكي اتخاذ القرارات التنفيذية بشكل تلقائي دون تدخل الانسان عن طريق برامج معد مسبقا لهذا الغرض
- ٣- ينقسم الضرر من حيث طبيعته إلى قسمين؛ الضرر المادي ويقصد بالضرر المادي الاذى الذي يصيب الإنسان في ماله أو جسمه أو في عنصر من عناصر ذمته المالية، وينقسم إلى نوعين؛ ضرر مباشر الذي يكون نتيجة طبيعية عن الفعل الضار، وضرر غير مباشر وهو الذي لا يعد نتيجة طبيعة للفعل الضار
- ٤- تقوم المركبات بعمليات مراقبة دائمة للطرق والمركبات الأخرى، بهدف تحديد المخاطر والاستجابة الفورية لها، مما يرفع مستوى السلامة العامة ويقلل من احتمالية وقوع الحوادث المرورية. اذا تتمتع المركبات ذاتية القيادة بفوائد اقتصادية واجتماعية وتقنية وبيئية كبيرة. فمن خلال إزالة أو تقليل التدخل البشري في عملية القيادة، يمكن لهذه المركبات أن تقلل بشكل كبير من عدد حوادث الطرق والوفيات. ونظراً لأن أكثر من ٩٥% من حوادث المرور ناتجة عن خطأ بشري

التوصيات.

- ١- العمل على استحداث نظام تشريعي جديد يتم اعداده من قبل مختصين ليس على الصعيد القانوني فقط وانما المختصين في المجال التكنولوجي يتم من خلال حصر الافعال الانية والمستقبلية وفق العقود ذاتية القيادة ليتم من خلاله تعويض المتضرر بصورة عادلة.
- ٢- العمل على انشاء تأمين اجباري كالتأمين الخاص بالسيارات يتم من خلاله تأمين جميع العقود ذاتية القيادة التي تعمل بالذكاء الاصطناعي وبالتالي سهولة رجوع المضرور على المسبب وحصوله على التعويض المناسب وبالتالي يتجنب الروتين الممل والذمة المالية للمالك الغير مستقرة في جميع الاحوال .
- ٣- العمل على تشريع قانون يمنع من خلاله استخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي وطرحه مباشرة في الاسواق ليتم استخدامه من قبل المشتريين الا بعد التأكد من سلامة الامنية من خلال لجنة مختصة يتم اعدادها مسبقا .



- ^١ كاتوزيان، ناصر، (١٣٧٣)، حقوق مدني، الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری، دانشگاه تهران.
- ^٢ جعفری لنگرودی، محمدجعفر، (١٣٧٤)، ترمینولوژی حقوق، تهران، گنج دانش، ص ٦٢
- ^٣ صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب الله، (١٣٩٢)، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران، سمت، ص ١٩
- ^٤ کاتوزیان، ناصر، (١٣٧٣)، حقوق مدنی، الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری، دانشگاه تهران.
- ^٥ صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب الله، (١٣٩٢)، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران، سمت، ص ١٥
- ^٦ کاتوزیان، ناصر، (١٣٧٣)، حقوق مدنی، الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری، دانشگاه تهران.
- ^٧ جعفری لنگرودی، محمدجعفر، (١٣٧٤)، ترمینولوژی حقوق، تهران، گنج دانش، ص ٦٢
- ^٨ صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب الله، (١٣٩٢)، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران، سمت، ص ١٩
- ^٩ کاتوزیان، ناصر، (١٣٧٣)، حقوق مدنی، الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری، دانشگاه تهران.
- ^{١٠} صفایی، سیدحسین و رحیمی، حبیب الله، (١٣٩٢)، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران، سمت، ص ١٥
- ^{١١} R. Peterson, New Technology - Old Law: Autonomous Vehicles and California's Insurance Framework, 52 Santa Clara Law Review, 101 (2012).
- ^{١٢} J. Sullivan, what will drive the Future of Self- Driving Cars? Washington, American Enterprise Institute. Pp.1-3 (May 2015).
- ^{١٣} W. Kohler and A. Taylor, Current Law Legal Issues Pertaining to and Potential Automated, Autonomous and Connected Vehicles, (2015) 31 Santa Clara High Technology Law Journal, 100-134.(٢٠١٥) ،
- ^{١٤} A. Davola, A Model for Tort Liability in a World of Driverless Cars: Establishing a Framework for the Upcoming Technology, 54 Idaho L. Rev. 591.(٢٠١٨)
- ^{١٥} Kohler and A. Taylor, Current Law Legal Issues Pertaining to and Potential Automated, Autonomous and Connected Vehicles, (2015) 31 Santa Clara High Technology Law Journal, 100-134.(٢٠١٥) ،
- ^{١٦} مالك، محمد رضا (٢٠١٤)، "الشرعية القانونية في الشركات التجارية"، مجلة فقه أهل البيت (ع)، العدد ٨، ص ٦١.
- ^{١٧} سقري، منصور (١٩٦٥)، "الشخصية القانونية للشركات التجارية"، مجلة غرفة التجارة، العدد ١٤٧، ص ١١.
- ^{١٨} شروزی، إحسان (٢٠١٧)، "الانتقال من الشخصية القانونية للشركة في افتراض الاحتيال من قبل الشريك في القانون الإيراني والإنجليزي"، أطروحة ماجستير في القانون الخاص، جامعة شاهرود الإسلامية آزاد، ص ١٨.
- ^{١٩} زهري كوهانستاني، رسول وحيدريان دولت آبادي، محمد جواد (٢٠١٩)، "دراسة قواعد الانتقال من الشخصية القانونية للشركات مع دراسة مقارنة في القانون الألماني والإيراني"، دراسات الأعمال الثنائية الشهرية، العدد ١٠.

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة

دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني

- ^{٢٠} شروزي، إحسان (٢٠١٧)، "الانتقال من الشخصية القانونية للشركة في افتراض الاحتيال من قبل الشريك في القانون الإيراني والإنجليزي"، أطروحة ماجستير في القانون الخاص، جامعة شاهرود الإسلامية آزاد، ص ١٤.
- ^{٢١} حسان، محمد. (2022) التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار والمسؤولية المدنية عن حوادثها. مجلة القانون والاقتصاد، ص. ١١٧.
- ^{٢٢} عبدالحميد، ناصر. (2023) *المسؤولية المدنية عن استخدام الأنظمة الذاتية القيادة*. جامعة القاهرة للنشر، ص. ٦٤.
- ^{٢٣} حسان، محمد. (2022) التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار والمسؤولية المدنية عن حوادثها. مجلة القانون والاقتصاد، صص. ١٢١-١٢٥.
- ^{٢٤} سليم، عمرو. (2023) *تطبيقات الذكاء الاصطناعي في المركبات ذاتية القيادة*. مجلة البحوث القانونية، ص. ٤٨.
- ²⁵ ICAO (2019). *Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*. International Civil Aviation Organization, p. 44.
- ^{٢٦} عبدالرحمن، فؤاد. (2024) المسؤولية الجنائية عن جرائم المركبات ذاتية القيادة: دراسة تحليلية مقارنة. مجلة الدراسات القانونية، ص. ٢٩.
- ^{٢٧} سازمان هواپیمایی کشوری. (1402) *التقرير السنوي للطائرات غير العسكرية في إيران*. طهران، ص. ٣.
- ^{٢٨} قاسمي، مهدي. (1401) *القانون التجاري الدولي للنقل*. طهران: منشورات سمت، ص. ٩٢.
- ^{٢٩} باقري، ليلي. (1402) التحليل القانوني للعقود الذكية في النظام القانوني الإيراني. مجلة حقوق التكنولوجيا، ص. ٥٧.
- ^{٣٠} ناهيد پارسا، «مسؤوليت مدني در خودروهای تمام خودران در حقوق ايران و آلمان»، مجلة حقوق خصوصي، المجلد ٢٠، العدد ٢، سنة ١٤٠٣ هـ.ش (٢٠٢٤)، الصفحات ٣٤٧-٣٦٨.
- ^{٣١} شاپور گل محمدی ننه کران، محمدرضا نسب پور مولائي، «قراردادهای هوشمند دیجیتالی و قانون حاکم بر آنها»، دانشنامه فقه و حقوق تطبیقی، المجلد ٢، العدد ٣، سنة ١٤٠٣ هـ.ش (٢٠٢٤)، الصفحات ١٧٩-١٩٩.
- ^{٣٢} مهدي قاسمي، «حقوق تجارت بين الملل حمل ونقل»، انتشارات سمت، ١٤٠١ هـ.ش (٢٠٢٢)، الصفحة ٩٢.
- ^{٣٣} عبد الحميد ناصر، «المسؤولية المدنية عن استخدام الأنظمة الذاتية القيادة»، جامعة القاهرة للنشر، ٢٠٢٣، الصفحة ٦٤.
- ^{٣٤} حسن علوان لفته، «الجوانب القانونية للنقل بالمركبات ذاتية القيادة»، المجلة الدولية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد ٦٥، سنة ٢٠٢٥، الصفحات ١٠١-١٢٨.
- ^{٣٥} ليلي باقري، «تحليل حقوقي قراردادهای هوشمند در نظام حقوقی ايران»، مجلة حقوق فناوری، سنة ١٤٠٢ هـ.ش (٢٠٢٣)، الصفحة ٥٧.
- ^{٣٦} بحث بعنوان "التحديات القانونية للسفن ذاتية القيادة في التشريع العراقي" منشور في مجلة الدراسات العراقية، العدد ١١، ٢٠٢٢.
- ^{٣٧} مهدي قاسمي، "حقوق تجارت بين الملل حمل ونقل"، انتشارات سمت، ١٤٠١ هـ.ش (٢٠٢٢)، ص. ٩٢.



^{٣٨} ورقة عمل بعنوان "التحديات القانونية للسفن ذاتية القيادة في التشريع العراقي والإيراني" مقدمة في المؤتمر الدولي للقانون البحري، ٢٠٢٤.

^{٣٩} السنهاوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ٢٠٠٤، منشأة المعارف، ص ٦٣١

^{٤٠} صفايي، سيدحسين؛ رحيمي، حبيب الله، مسئوليت مدني، ١٣٩٨، سمت، ص ٥٧

⁴¹ Abbott, The Reasonable Robot: Artificial Intelligence and the Law, ٢٠٢٠, Cambridge University Press, p. ٨٨

⁴² Hogg, Liability for Autonomous Systems, ٢٠٢١, Cambridge University Press, p. ١٤٢

^{٤٣} عكوش، المسؤولية العقدية والتقصيرية في القانون المدني، ١٩٧٣، دار الفكر الحديث، ص ٧٦

^{٤٤} صفايي، سيدحسين، حقوق تعهدات، ج ٢، ١٣٩٢، ميزان، ص ١٧٦

⁴⁵ Geistfeld, Principles of Products Liability, ٢٠١٨, Foundation Press, p. ١٣١

^{٤٦} عبدالمجيد الحكيم، شرح القانون المدني العراقي، ١٩٩٨، مطبعة العاني، ص ٣١٧

⁴⁷ Casey & Lemley, The Regulation of Autonomous Vehicles, ٢٠٢٠, Stanford University Press, p. ١٠٢

^{٤٨} كاتوزيان، الزام های خارج از قرارداد، ج ٢، ١٣٨٧، دانشگاه تهران، ص ٣٤٨

^{٤٩} السنهاوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ٢٠٠٤، منشأة المعارف، ص ٦١٤

^{٥٠} عبدالمجيد الحكيم، شرح القانون المدني العراقي، ١٩٩٨، مطبعة العاني، ص ٢٤٤

⁵¹ Pagallo, The Laws of Robots: Crimes, Contracts, and Torts, ٢٠١٣, Springer, p. ٩٤

⁵² Hogg, Liability for Autonomous Systems, ٢٠٢١, Cambridge University Press, p. ١٣٢

^{٥٣} كاتوزيان، نظريه عمومى تعهدات، ١٣٨٩، دانشگاه تهران، ص ٣٧٦

^{٥٤} محمد صبحي نجم، المسؤولية المدنية في القانون المقارن، ٢٠١٤، دار الثقافة، ص ١٨٣

^{٥٥} حسن علي الذنون، أحكام المسؤولية المدنية، ٢٠٠٨، دار الحكمة، ص ١٥٧

⁵⁶ Owen, Products Liability Law, ٢٠١٤, West Academic Publishing, p. ٣٠١

^{٥٧} قاسم زاده، قواعد فقهی مسئولیت مدنی، ١٣٩١، ميزان، ص ١٨٩

⁵⁸ Abbott, The Reasonable Robot: Artificial Intelligence and the Law, ٢٠٢٠, Cambridge University Press, p. ١١٩

⁵⁹ Hogg, Liability for Autonomous Systems, ٢٠٢١, Cambridge University Press, p. ٢١٤

^{٦٠} محمد صبحي نجم، المسؤولية المدنية في القانون المقارن، ٢٠١٤، دار الثقافة، ص ٢٤٢

^{٦١} حسن علي الذنون، أحكام المسؤولية المدنية، ٢٠٠٨، دار الحكمة، ص ٢٣٦

⁶² Owen, Products Liability Law, ٢٠١٤, West Academic Publishing, p. ٣١٨

^{٦٣} قاسم زاده، مبانی مسئولیت مدنی، ١٣٨٧، ميزان، ص ٢٦٨

⁶⁴ Hogg, Liability for Autonomous Systems, ٢٠٢١, Cambridge University Press, p. ٢٢٧

⁶⁵ European Commission, Liability for Artificial Intelligence and Other Emerging Digital Technologies, ٢٠١٩, Brussels, p. ٤١



المصادر

١. أوغو باجال، قانون الروبوتات: الجرائم والعقود والأضرار، سبرينغر دوردرخت هيلبرغ، نيويورك، لندن.
٢. باتريك هوبارد، ورونالد ماتيلي، التنظيم والمسؤولية عن المخاطر المادية في هيئة المحلفين من الروبوتات سوفستي كيت ٢٠٢٠.
٣. بيرتسيا المسؤولية القانونية لأنظمة الذكاء الاصطناعي (أ) رسالة ماجستير الجامعة الهيلينية الدولية ٢٠١٩.
٤. جعفري لغرودي، محمد جعفر (١٣٨٢)، مجموعة محشي للقانون المدني، الطبعة الثانية، مكتبة جانج دانيش. طهران.
٦. حاتمي، علي أصغر، عبد الرضا صادقي (٢٠١٣)، "بند تعهد ناعادلانه"، فصلنامه دانش و تحقیقات حقوقی، دوره ١، شماره ٢.
٧. خليفه بن الهادي الميساوي، الذكاء الاصطناعي وحوسبة اللغة العربية الواقع والافاق، مدارات للدراسات والابحاث، الجزائر، سنة ٢٠٢١.
٨. سالم محمد ربيعان العزاوي، مسؤولية المنتج في القوانين المدنية والاتفاقيات الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، سنة ٢٠٠٩.
٩. علي عباس حياتي، مسؤولية مدني، استاذ دانشگاه رازي، تهران، ج ١٣٩٢١، ج ١٣٩٨.
١٠. اوکو باكالو، برکردان بيمان نامايان، حقوق ربات ها، استاذ دانشکده حقوق دانشگاه تورين.
١١. دكتور علي رضا باريكلو، مسؤولية مدني، استاذ دانشگاه تهران.
١٢. محسن فتحغي، جدوى منح الشخصية الاعتبارية للروبوتات الذكية، نوع المقال: بحث علمي تاريخ الاستلام: ١٣٩٨/٠٢/٢٧ تاريخ القبول: ١٣٩٨/٠٦/٣١ رقم الصفحة: ٣٣٣: ٣٠٧-
١٣. - ايراج باباني، عضو هيئت علمي دانشگاه علامه طباطبائي، حقوق مسئوليت مدني بر اساس بررسي آراء قضايي و فقه، جلد دوم، ص ٣٤.
١٤. رضا مقصودي، تغيير تابعيت شركت هاي تجاري در حقوق ايران، دوره ٤٥، ش ٤، زمستان ١٣٩٣، صفحات ٦٥٩-٦٧٥، استاديار گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه گیلان، پژوهش مشترک با دانشجو حسين داودی، دانشجو دکتری خصوصی حقوق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران
١٥. حسن علي ذنون، المبسوط في شرح القانون المدني، المسؤولية عن الاشياء، دار وائل للنشر عمان الاردن، سنة ٢٠٠٦.
١٦. حسين محمد عبد الحميد، المسؤولية المدنية عن حوادث المرور، رسالة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٢٠.
١٧. عبد الباقي البكري، زهير البشري، المدخل لدراسة القانون، شركة لعاتك الصناعة الكتاب، القاهرة، سنة ٢٠١١.
١٨. عبد الحي حجازي، المدخل لدراسة العلوم القانونية، الحق، دراسة مقارنة، مطبوعات جامعة الكويت، ١٩٧٠.



١٩. عبد الحي حجازي، الحماية القانونية لمعلومات شبكة الانترنت، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الاولى، ٢٠١١، ص ٨٥-٨٦...

٢٠. د عبد الله سمامي، المسؤولية القانونية عن المنتجات المعيبة، مجلة البحوث القانونية، العدد ٥، ٢٠١٩.

References

١. Ugo Pagallo, *The Laws of Robots: Crimes, Contracts, and Torts*, Springer (Dordrecht, Heidelberg, New York, London).
٢. Patrick Hubbard and Ronald Matelli, "Regulation and Liability for Physical Risks Involving Robots," *Sophisti-Kit* (2020).
٣. Pertsia, *Legal Liability of Artificial Intelligence Systems* (Master's Thesis), International Hellenic University (2019).
٤. Jafari Langroudi, Mohammad Jafar (1382), *Annotated Civil Code*, 2nd Edition, Ganj-e Danesh Library, Tehran. 6. Hatami, Ali Asghar, Abd al-Reza Sadeghi (2013), "The Clause of the Nadalanah Pledge," Faslanama Danesh and Jurist Investigations, Round 1, Shamara 2
٥. Khalifa bin Al-Hadi Al-Missawi, Artificial Intelligence and Computing the Arabic Language, Reality and Prospects, Orbits for Studies and Research, Algeria, year 2021.
٦. Salem Muhammad Radayan Al-Azzawi, Producer Responsibility in Civil Laws and International Agreements, Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman, 2009.
٧. Ali Abbas Hayati, Resalalat Madani, Professor Danishgah Razi, Tehran, vol. 13921, vol. 1398.
٨. Oku Bakalo, Barkardan Peyman Namamian, Huqoq Rabat Ha, Professor of Danishkada Huqoq Danishkah Turin.
٩. Dr. Alireza Barikloo, civil servant, Danishgah Stadium, Tehran.
١٠. Mohsen Fataghi, The feasibility of granting legal personality to smart robots, Article type: Scientific research Date of receipt: 02/27/1398 Acceptance date: 06/31/1398 Page number: 333: 307-
١١. Iraj Babani, member of the Daneshgah Scientific Committee, Allama Tabatabai, civil liability rights based on legal opinions, judicial opinions and jurisprudence, Dom volume, p. 34.
١٢. Reza Maqsoudi, Changing the Subsidiary of High Commercial Company in Iran Law, 45th Floor, 4th Street, Zamistan 1393, pages 659-675, School of Law, Danishkedeh Human Sciences, Daneshgah Ghailan, Shared with Danishjo Hossein Davodi, Danishgah, Specialist Doctor of Law, Danishgah, Law and Political Sciences, Danishgah, Tehran
١٣. Hassan Ali Thanoun, Al-Mabsoot in Explanation of Civil Law, Liability for ...; Wael Publishing House, Amman, Jordan, 2006.
١٤. Hussein Muhammad Abd al-Hamid, *Civil Liability for Traffic Accidents*, Doctoral Dissertation, College of Law, University of Baghdad, 2020.
١٥. Abd al-Baqi al-Bakri & Zuhair al-Bashri, *Introduction to the Study of Law*, La'atek Book Industry Company, Cairo, 2011.
١٦. Abd al-Hayy Hijazi, *Introduction to the Study of Legal Sciences: Rights—A Comparative Study*, Kuwait University Publications, 1970.

مبادئ المسؤولية المدنية وأساسها القانوني في عقود النقل ذاتية القيادة
دراسة مقارنة بين القانون العراقي والقانون الإيراني



١٩. Abd al-Hayy Hijazi, *Legal Protection of Internet Information*, Al-Halabi Legal Publications, 1st Edition, 2011, pp. 85–86...

٢٠. Dr. Abdullah Samami, "Legal Liability for Defective Products," *Journal of Legal Research*, Issue 5, 2019.



مجلة مركز بابل للدراسات الإنسانية ٢٠٢٦ المجلد ١٦ / العدد ١٠

