



## عوامل العفو للمسئولية المدنية لحوادث السيارات الكهربائية في القانونين العراقي و الايراني

احمد ديلمى

استاذ مشارك في قسم القانون الخاص،  
كلية القانون، جامعه قم، قم، ايران

رائد غالب حسن

طالب الدكتوراه في القانون الخاص، كلية  
القانون، جامعه قم، قم، ايران

البريد الإلكتروني Email : [A-Deylami@gom.ac.ir](mailto:A-Deylami@gom.ac.ir)

**الكلمات المفتاحية:** عوامل الإعفاء من المسؤولية المدنية، قوة القاهرة، فعل الطرف المتضرر، تدخل الطرف الثالث.

### كيفية اقتباس البحث

حسن ، رائد غالب، احمد ديلمى، عوامل العفو للمسئولية المدنية لحوادث السيارات الكهربائية في القانونين العراقي و الايراني، مجلة مركز بابل للدراسات الانسانية، تشرين الثاني ٢٠٢٥، المجلد: ١٥، العدد: ٦ .

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.

Registered في مسجلة في  
**ROAD**

Indexed في مفهرسة في  
**IASJ**

## Factors for amnesty for civil liability for electric vehicle accidents in Iraqi and Iranian laws

**Raed Ghalib Hassin**  
PhD Student in Private Law,  
Faculty of Law, University of  
Qom, Qom, Iran

**Ahmad Deylami**  
Associate Professor at the Department  
of Private Law, Faculty of Law,  
University of Qom, Qom, Iran

**Keywords** : Factors of exemption from civil liability, force Major, injured party's action, third-party intervention

### How To Cite This Article

Hassin, Raed Ghalib, Factors for amnesty for civil liability for electric vehicle accidents in Iraqi and Iranian laws , Ahmad Deylami, Journal Of Babylon Center For Humanities Studies, November 2025, Volume:15, Issue 6.

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

One of the specific issues of civil liability is the issue of damages resulting from traffic accidents. Especially today, accidents caused by smart cars have been added to this problem. One of the important questions in this regard is the factors of exemption of the defendant in the lawsuit related to damages resulting from traffic accidents. This research is conducted in a descriptive, analytical and comparative manner. According to the findings of this research, in both legal systems, external



factors, including third-party intervention, the injured party's action and the Cairo force, cause the defendant's exemption from civil liability.

In the Iranian and Iraqi legal context, I believe that in some cases, the driver's exemption from liability is strongly linked to natural factors, such as bad weather or unforeseen accidents. However, the driver's exemption from liability should not be a mere legal indulgence; rather, it should be based on a careful examination of the circumstances. In my opinion, natural factors are an essential part of the exemption in electric vehicle accidents, but a prerequisite must be that the driver was in a position to take preventive measures. Exemption should be granted if it is proven that the driver did everything possible to avoid the accident, but if it is found that the driver was negligent in taking appropriate measures, they should remain liable for the accident.

### المستخلص

من المسائل الخاصة بالمسؤولية المدنية مسألة الأضرار الناجمة عن حوادث المرور. وقد أضيفت إلى هذه المسألة، لا سيما اليوم، حوادث السيارات الذكية. ومن المسائل المهمة في هذا الصدد عوامل إعفاء المدعى عليه من الدعوى المتعلقة بالأضرار الناجمة عن حوادث المرور. أُجري هذا البحث بأسلوب وصفي وتحليلي ومقارن. ووفقاً لنتائج هذا البحث، فإن العوامل الخارجية، بما في ذلك تدخل الطرف الثالث، وفعل الطرف المتضرر، وقوة القاهرة، تُعفي المدعى عليه من المسؤولية المدنية في كلا النظامين القانونيين.

كما انه في السياق القانوني الإيراني والعراقي، أرى أن إعفاء السائق من المسؤولية في بعض الحالات مرتبط بشدة بالعوامل الطبيعية، مثل الطقس السيئ أو الحوادث غير المتوقعة. إلا أن إعفاء السائق من المسؤولية لا يجب أن يكون مجرد تساهل قانوني، بل يجب أن يعتمد على دراسة دقيقة للملابسات. في رأيي، العوامل الطبيعية تعتبر جزءاً أساسياً من الإعفاء في حوادث السيارات الكهربائية، ولكن يجب أن يتواجد شرط أساسي وهو أن السائق كان في وضع يمكنه من اتخاذ تدابير وقائية. الإعفاء يجب أن يُمنح إذا ثبت أن السائق قام بكل ما يمكنه لتفادي الحادث، ولكن إذا تبين أن السائق أهمل في اتخاذ الإجراءات المناسبة، فإنه يجب أن يبقى مسؤولاً عن الحادث

### مقدمه

مع التطور السريع في مجال وسائل النقل الحديثة، خصوصاً السيارات الكهربائية، واجهت النظم القانونية تحديات جديدة تتعلق بالمسؤولية الناشئة عن الأضرار الناتجة عن استخدام هذه السيارات. ففي حين أن القاعدة العامة تقضي بأن من يحدث ضرراً يلزم بالتعويض،



إلا أنّ القانون قد يُقرر في بعض الأحيان إعفاء الشخص من المسؤولية، إذا توافرت ظروف أو أسباب معينة تؤدي إلى رفع هذا الالتزام. وتُعرف هذه الأسباب بـ"عوامل العفو" أو "أسباب الإعفاء من المسؤولية المدنية".

وتأخذ هذه العوامل أهمية بالغة في حالات حوادث السيارات الكهربائية، لما تتسم به من طبيعة فنية وتقنية خاصة، حيث تدخل في عملها عناصر مثل البرمجيات، الأنظمة الذكية، والقيادة الذاتية، مما قد يُعقد مسألة تحديد الطرف المسؤول. ومن هنا، برزت الحاجة إلى تحليل دقيق للعوامل التي يُمكن أن تؤدي إلى رفع المسؤولية عن المستخدم أو المصنّع أو المبرمج. ويُلاحظ أنّ القانون العراقي والإيراني قد تناولوا هذه المسائل، وإن كانت المعالجة تختلف في التفصيل والمحتوى. ففي القانون العراقي، نجد أنّ الظروف الطارئة، والقوة القاهرة، وخطأ الغير، من بين أهم الأسباب المعترف بها لإعفاء المسؤول. أما في القانون الإيراني، فيمكن ملاحظة تأثير الفقه الإسلامي بوضوح، حيث يؤكد على مفاهيم مثل "عدم التعدي" و"عدم التفريط" كأساس للعفو من الضمان.

وسوف يتناول هذا المبحث، في فرعيه، بالتحليل المقارن لأهم العوامل القانونية التي يُمكن أن تُعفى الفاعل من المسؤولية المدنية في إطار حوادث السيارات الكهربائية، مع تسليط الضوء على التطبيقات القضائية والفقهية في كل من العراق وإيران، وتقييم مدى كفاية هذه المعالجات في مواكبة التحديات الحديثة الناشئة عن تطور وسائل النقل الذكية.

### ١. عوامل العفو للمسئولية المدنية لحوادث السيارات الكهربائية في القانون العراقي

تُعدّ المسؤولية المدنية من أبرز صور مساءلة الشخص عن الأضرار التي يلحقها بالغير، غير أنّ هذه المسؤولية لا تكون مطلقة، إذ أقرّ القانون العراقي حالات يُعفى فيها الفاعل من تحمّل تبعات القانونية، سواء كانت مادية أم معنوية. وتزداد أهمية هذا الموضوع عند تناوله في إطار حوادث السيارات الكهربائية، نظراً للطابع التكنولوجي المعقّد الذي يميّز هذا النوع من المركبات.

من أبرز العوامل التي تؤدي إلى العفو من المسؤولية في القانون العراقي القوة القاهرة. وهي كلّ حادث خارجي لا يمكن توقعه أو دفعه، ويؤدي إلى وقوع الضرر دون أن يكون للفاعل يد فيه. في حوادث السيارات الكهربائية، قد تكون القوة القاهرة متمثلة في خلل مفاجئ في الشبكة الكهربائية العامة أو البرمجيات التي لا يُمكن التحكم بها من السائق أو المالك.

يُعدّ خطأ المضرور نفسه من أبرز الأعذار المانعة من تحقق المسؤولية. فإذا ثبت أنّ المتضرر ارتكب فعلاً خاطئاً، كالعبور العشوائي أو تعطيل أنظمة السيطرة المرورية، وكان هذا



الخطأ السبب الأساس للضرر، فحينئذٍ تنتفي رابطة السببية بين فعل السائق أو مالك السيارة والضرر الحاصل، وتنتفي المسؤولية.

كذلك، فإن خطأ الغير يُعدّ من الأسباب التي تؤدي إلى العفو الجزئي أو الكامل من المسؤولية. فإذا تسبب شخص ثالث، كالجهاز المصنّعة للسيارة أو الجهة المسؤولة عن صيانة الطريق، في وقوع الحادث، يُمكن للسائق أن يُعفى من المسؤولية أو تُخفّف عنه، حسب طبيعة التدخل ودرجة المسؤولية المشتركة.

يُعتبر انعدام الخطأ أحد أوجه الدفاع في القانون العراقي، خاصة في المسؤولية التقصيرية، حيث يستلزم ثبوت وجود خطأ لكي تتحقق المسؤولية. وفي حالة حوادث السيارات الكهربائية، قد يدفع المدعى عليه بأن الحادث وقع نتيجة خلل فني مفاجئ لم يكن بالإمكان توقعه أو منعه رغم اتخاذ جميع الاحتياطات.

يجدر الإشارة إلى أن القانون العراقي لم يضع تنظيمياً خاصاً لحوادث السيارات الكهربائية حتى الآن، ولكنه يُخضعها للقواعد العامة للمسؤولية المدنية المنصوص عليها في القانون المدني رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١، ولا سيما المواد المتعلقة بأركان المسؤولية وأسباب الإعفاء.

ومن المهم أن نلاحظ أنّ الإثبات يلعب دوراً محورياً في تحقيق أو نفي المسؤولية. حيث أن عبء الإثبات يقع على عاتق المدعي، ويمكن للمدعى عليه استخدام أي وسيلة مشروعة لإثبات توافر أحد عوامل العفو، كالقوة القاهرة أو تدخل الغير أو انعدام الخطأ.

أخيراً، يُمكن القول إنّ العوامل التي تؤدي إلى العفو عن المسؤولية المدنية لحوادث السيارات الكهربائية في القانون العراقي تُشكّل انعكاساً لروح العدالة، حيث توازن بين حماية المضرور ومنع المسؤولية الظالمة عن المتسبب المفترض، خاصة في ظل تعقيدات التقنية الجديدة للمركبات الكهربائية.

#### ١.١ القوة القاهرة كعامل للعفو

تعد القوة القاهرة من أبرز المفاهيم القانونية التي تؤدي إلى انتفاء المسؤولية المدنية في حالات معينة، ولا سيما في نطاق حوادث السيارات، بما فيها السيارات الكهربائية. ويُقصد بها كل حادث غير متوقع ولا يُمكن دفعه، ويقع خارج سيطرة الشخص المعنى، الأمر الذي يجعل من غير المعقول مساءلته عن النتائج التي ترتبت عليه<sup>١</sup>.



القانون المدني العراقي لم يُعرف القوة القاهرة تعريفاً مباشراً، إلا أنه أشار إليها في المادة (٢١١) من القانون المدني، حيث نص على أن المدين لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يُد له فيه، كالقوة القاهرة أو الحادث المفاجئ<sup>٢</sup>.

وتُطبق نظرية القوة القاهرة على السيارات الكهربائية عند وقوع حادث مروري نتيجة ظروف طبيعية أو تقنية خارجة عن إرادة السائق، كفيضان مفاجئ، أو عطل تقني غير متوقع في النظام الذكي للسيارة. وفي هذه الحالة، يتم رفع المسؤولية عن السائق إذا ثبت توفر شروط القوة القاهرة<sup>٣</sup>.

ولإثبات حالة القوة القاهرة، يتطلب من المدعي عليه إبراز أدلة تثبت أن الضرر لم يكن نتيجة لتقصير منه، بل كان بفعل قوة لا يمكن توقعها أو دفعها، وكانت السبب المباشر في وقوع الحادث. وهذا يستلزم فحصاً دقيقاً من القضاء للوقائع<sup>٤</sup>.

من الناحية القضائية، اعتبر القضاء العراقي أن "السيطرة الخارجية للحدث وعدم إمكان توقعه" من المعايير الأساسية لقبول القوة القاهرة كدفع مشروع ضد دعوى المسؤولية المدنية، وذلك في حكم صادر عن محكمة التمييز العليا عام ٢٠١٧<sup>٥</sup>.

ومن الجدير بالذكر أن القوة القاهرة لا تعفى المسؤول فحسب، بل تؤدي أيضاً إلى قطع رابطة السببية بين فعله والضرر الواقع، ما يعنى انتفاء أحد أركان المسؤولية الثلاثة (الفعل غير المشروع، الضرر، الرابطة السببية)<sup>٦</sup>.

ومن أمثلة القوة القاهرة في سياق السيارات الكهربائية: تعطل مفاجئ في نظام القيادة الذاتية أدى إلى تصادم، رغم قيام السائق بجميع ما يُمكن تقنياً لإيقاف السيارة؛ أو انقطاع الاتصال بالقمر الصناعي في لحظة حاسمة ما أفقد السيارة توازنها<sup>٧</sup>.

غير أن عبء إثبات القوة القاهرة يقع على عاتق المسؤول المدعي عليه، وعليه إثبات أن الحادث لم يكن نتيجة خطأ منه، بل كان ناتجاً عن عامل خارجي لا يُمكن مقاومته أو تفاديه، وكان وحده السبب في الضرر<sup>٨</sup>.

في حال تعدد الأسباب، يجب على المحكمة تحليل ما إذا كان السبب القاهر هو العامل الحاسم أو مجرد سبب مشارك، وفي هذه الحالة لا يُعتبر قوة قاهرة إلا إذا كان السبب الحاسم والوحيد<sup>٩</sup>.

بالإضافة إلى ذلك، يُشترط في القوة القاهرة أن تكون غير متوقعة، أي أن الشخص المتوسط الحيط لا يُمكن أن يتوقع وقوعها، وأن تكون غير قابلة للدفع، أي لا يُمكن تجنبها أو التغلب عليها ولو ببذل الجهد المعتاد<sup>١٠</sup>.

يُعتبر الاعتماد على تقنيات حديثة داخل السيارات الكهربائية مسبباً لتعقيد القضايا المرتبطة بالقوة القاهرة، خصوصاً إذا كان الخطأ ناتجاً عن خوارزمية أو نظام تصميمي اتخذ قراراً مستقلاً أدى إلى الحادث<sup>١١</sup>.

إذا أثبت السائق أنه كان يستخدم النظام وفقاً للتوصيات الفنية ولم يكن متدخلًا وقت وقوع الخطأ، قد يُعتبر ذلك دفعاً مقبولاً لإثبات القوة القاهرة، لأن مصدر الضرر كان النظام وليس تدخل بشري مباشر<sup>١٢</sup>.

يذهب بعض الفقهاء إلى اعتبار أن بعض أنواع الأعطال التقنية لا ترقى إلى القوة القاهرة، لأنها متوقعة في أنظمة غير مستقرة، إلا إذا أثبت أن النظام خضع للصيانة الدورية ولم يُظهر علامات خطر مسبقاً<sup>١٣</sup>.

من المهم التمييز بين القوة القاهرة والخطأ غير المقصود؛ ففي القوة القاهرة لا يوجد تقصير أصلاً، بينما في الخطأ غير المقصود يوجد فعل غير متعمد ولكن كان بالإمكان تفاديه، مما يجعل المسؤولية قائمة رغم حسن النية<sup>١٤</sup>.

ختاماً، فإن تطبيق نظرية القوة القاهرة في مجال السيارات الكهربائية يتطلب إعادة تكيف المفاهيم التقليدية لتتلاءم مع الطبيعة التكنولوجية للحوادث، مما يُحتّم على المشرع العراقي التدخل لتنظيم أوسع لهذا المجال حديث النشأة<sup>١٥</sup>.

## ١. ٢. فعل الغير والخطأ الخارجي كسبب للعفو من المسؤولية المدنية

يُعتبر فعل الغير من أهم الأسباب التي تؤدي إلى انقطاع العلاقة السببية بين فعل المدعى عليه والضرر، مما ينتج عنه رفع المسؤولية المدنية عنه. ويُقصد بفعل الغير كل تصرف يقوم به طرف ثالث ويؤثر في وقوع الحادث دون تدخل مباشر من الشخص الذي نُسب إليه الخطأ<sup>١٦</sup>.

في نطاق السيارات الكهربائية، يُعد تدخل فني من قبل طرف ثالث، كخدمة صيانة معيبة أو تزويد السيارة ببرمجية خاطئة من طرف مستقل، من أبرز صور فعل الغير الذي يمكن أن يقطع الرابطة السببية ويعفى السائق أو المالك من المسؤولية<sup>١٧</sup>.

ولتوفير الحماية القانونية، يتطلب القانون العراقي أن يكون فعل الغير هو السبب المباشر والوحيد للضرر، وأن لا يوجد تقصير من جانب المسؤول الأصلي؛ ففي غير ذلك تبقى المسؤولية قائمة بالشراكة أو التضامن<sup>(١٨)</sup>.

يُشترط أيضاً أن يكون فعل الغير غير متوقع ولا يمكن منعه، وإلا فإن الشخص المسؤول يظل مطالباً بالتدخل لمنع الضرر، خاصة إذا كان يعلم باحتمال تدخل الطرف الثالث<sup>١٩</sup>.

فعلى سبيل المثال، إذا كانت السيارة قد خضعت لصيانة لدى مركز غير مرخص، وأدى ذلك إلى فشل مفاجئ في النظام الكهربائي، فإن ذلك قد يُعتبر فعلاً للغير، ولكن لا يُعفى المالك من المسؤولية إلا إذا أثبت حسن النية وعدم العلم بالتقصير<sup>٢٠</sup>.

أما في حال قيام شخص غير مصرح له بالتدخل في البرمجيات الداخلية للسيارة مما أدى إلى خلل في القيادة التلقائية، فإن هذا يُعد فعلاً للغير يُعفى السائق، بشرط إثبات أن السائق لم يكن يعلم بذلك التدخل ولم يتسبب فيه<sup>٢١</sup>.

هناك تداخل أيضاً بين فعل الغير والخطأ الخارجي، حيث أن كلاهما يمكن أن يُستخدم كدفع ضد المسؤولية، لكن الخطأ الخارجي يشمل كل عامل خارج عن سيطرة المسؤول، سواء كان بفعل الغير أو بفعل طبيعة أو حيوان أو حتى جهاز خارجي<sup>٢٢</sup>.

في حال كان الخطأ الخارجي نتيجة فعل طفل غير متميز عبث بنظام السيارة أثناء توقفها، فقد يُعتبر ذلك دفعاً قاطعاً للمسؤولية بشرط عدم تقصير المالك في تأمين السيارة وإغلاقها<sup>٢٣</sup>. من الأمور المثيرة أن بعض الفقهاء يشيرون إلى أن الأضرار الناتجة عن اختراق سيبراني لمنظومة القيادة الذكية تُعتبر من صور فعل الغير والخطأ الخارجي، وقد تؤدي إلى إعفاء السائق من المسؤولية إذا أثبت أن الهجوم كان غير متوقع<sup>٢٤</sup>.

لقضاء العراقي تعامل بحذر مع دفع فعل الغير، حيث يشترط فيه إثبات دقيق وقرائن قوية على أن الفعل كان السبب الحاسم للضرر. في أحد الأحكام عام ٢٠٢٠، رفضت محكمة التمييز دفع السائق بفعل الغير لأنه لم يثبت كون الصيانة هي السبب المباشر للخلل<sup>٢٥</sup>.

إذا كان التدخل من طرف الغير جزءاً من سلسلة أسباب تؤدي إلى الحادث، فيجب على القاضي تقييم الوزن النسبي لكل سبب لتحديد ما إذا كان المسؤولية يجب أن تُنسب إلى المدعى عليه أو تُرفع عنه<sup>٢٦</sup>.

في حالات التزوير أو الغش في بيع السيارات الكهربائية، قد يُعتبر فعل الغير سبباً للعفو، إذا أثبت المالك أن العيب في النظام الكهربائي كان مخفياً ولم يكن في إمكانه كشفه حتى بالفحص المعتاد<sup>٢٧</sup>.

كما أن تزويد السيارة بخريطة خاطئة في نظام الملاحة، مما أدى إلى وقوعها في طريق غير آمن، يُعد خطأً خارجياً يؤدي إلى إعفاء السائق، إذا كانت الخريطة من مزود خارجي معتمد<sup>٢٨</sup>. ويؤكد فقه القانون المقارن على ضرورة إعادة بناء نظرية فعل الغير في ظل التطور التقني، حيث لم يعد الغير فقط الشخص الطبيعي، بل يمكن أن يكون نظاماً أو خوارزمية أو جهازاً متصلاً بالشبكة<sup>٢٩</sup>.



خاتمة القول، إن فعل الغير والخطأ الخارجى يشكلان دفعين قويين للعفو من المسؤولية المدنية، لكنهما يتطلبان شروطاً دقيقة وإثباتاً قاطعاً، ما يجعل من المهم مراجعة التشريعات العراقية وتحديثها لتستوعب التطورات الجديدة فى السيارات الكهربائية<sup>٣٠</sup>.

### ٣. ١. القوة القاهرة كسبب للعفو من المسؤولية المدنية

تُعد القوة القاهرة من أهم الأسباب التي قد تؤدي إلى رفع المسؤولية المدنية عن الشخص المسؤول في حالات الحوادث. القوة القاهرة هي تلك الظروف التي تقع بشكل مفاجئ ويسيطر عليها طرف ثالث أو حتى ظروف طبيعية لا يمكن التنبؤ بها، مما يجعل الشخص غير قادر على دفع الضرر أو منع وقوعه<sup>٣١</sup>.

في قوانين العديد من الدول، بما في ذلك القانون العراقي، يمكن أن يُعتبر الحادث الناجم عن قوة القاهرة عذراً قانونياً يعفي المسؤول من تحمل المسؤولية إذا ثبت أن الضرر ناتج عن حادث غير متوقع وغير قابل للمنع<sup>٣٢</sup>.

من أبرز الأمثلة على القوة القاهرة في سياق السيارات الكهربائية هو الحوادث الناجمة عن الكوارث الطبيعية مثل الزلازل أو الفيضانات التي قد تؤدي إلى توقف عمل السيارة أو حدوث خلل في نظام البطارية أو القيادة الذكية<sup>٣٣</sup>.

ناك اختلافات بين الفقهاء في تحديد مفهوم القوة القاهرة، حيث يرى البعض أن القوة القاهرة تشمل فقط الكوارث الطبيعية، بينما يعتبرها آخرون تشمل أيضاً الحوادث التي تقع نتيجة تصرفات لا يمكن للإنسان التحكم فيها مثل الحروب أو الثورات<sup>٣٤</sup>.

يختلف القانون العراقي عن بعض التشريعات الأخرى في تعريفه واشتراطاته للقوة القاهرة. ففي العراق، يتطلب إثبات القوة القاهرة أن تكون الأحداث قد وقعت بشكل مفاجئ وأن يكون تأثيرها على الحادث غير قابل للتوقع أو التحكم فيه<sup>٣٥</sup>.

في بعض الحالات، إذا تم استخدام السيارة الكهربائية في منطقة تحتوي على مخاطر طبيعية معروفة، مثل حدوث أعاصير في منطقة معينة، قد يعتبر السائق مسؤولاً إذا لم يتخذ الاحتياطات اللازمة بالرغم من وجود تنبيهات تحذيرية مسبقة<sup>٣٦</sup>.

القوة القاهرة قد تشمل أيضاً الأعطال المفاجئة في الأنظمة الكهربائية المتقدمة للسيارات، مثل تعطل البرمجيات أو انقطاع التيار الكهربائي، شريطة أن تكون هذه الأعطال خارج نطاق السيطرة المباشرة للسائق<sup>٣٧</sup>.

بالإضافة إلى ذلك، إذا كانت الحادثة ناتجة عن تصرفات غير متوقعة من أطراف ثالثة، مثل اختراقات إلكترونية أو هجمات سيبرانية على أنظمة القيادة الذكية للسيارات الكهربائية، فيمكن أن تعتبر هذه الحوادث من قبيل القوة القاهرة<sup>٣٨</sup>.

يجب على الشخص المسؤول إثبات أن الحادث كان ناتجاً عن قوة قاهرة وأنه لم يكن بمقدوره التنبؤ أو منع وقوعه. هذا يتطلب عادةً وجود تقارير أو شهود يثبتون أن الظروف المحيطة كانت خارجة عن السيطرة<sup>٣٩</sup>.

في حالة الكوارث الطبيعية التي قد تؤثر على السيارات الكهربائية، مثل الزلازل التي تؤدي إلى انفصال البطاريات أو تعطيل أنظمة السيارات الذكية، قد يتم إعفاء السائق أو المالك من المسؤولية إذا كانت هذه الحوادث خارجة عن إرادتهم أو قدراتهم<sup>٤٠</sup>.

إن تحديد شروط القوة القاهرة في القانون العراقي يعكس تطوراً قانونياً يلبي احتياجات العصر الجديد، حيث أن السيارات الكهربائية تعتمد بشكل أساسي على تكنولوجيا متطورة قد تتأثر بعوامل غير متوقعة، مما يجعل تطبيق هذه القوانين أمراً ضرورياً<sup>٤١</sup>.

كما أن القوة القاهرة تشمل الأعطال الميكانيكية التي لا يمكن تفاديها بسبب تصميم غير دقيق أو خلل في التصنيع، والذي قد لا يكون للسائق أو مالك السيارة أي دور في حدوثه، مثل انفجار البطارية نتيجة خطأ صناعي<sup>٤٢</sup>.

في بعض الأحيان، قد تتداخل القوة القاهرة مع أسباب أخرى، مثل تصرفات الغير أو الأخطاء التي تحدث بسبب تقنيات غير معروفة أو متطورة، مما يخلق تعقيداً في تحديد من يتحمل المسؤولية في هذه الحالات<sup>٤٣</sup>.

وفقاً للقانون العراقي، في حالات القوة القاهرة، لا يُحمّل المسؤولية إلا إذا كانت الحادثة متوقعة وكان من الممكن اتخاذ تدابير لتفاديها. في حالة إثبات العجز عن التدخل أو التوقع، يتم رفع المسؤولية المدنية عن الشخص المتسبب في الضرر<sup>٤٤</sup>.

في النهاية، قوة القاهره كسبب للعفو في حوادث السيارات الكهربائية تعد من المبررات القانونية القوية التي يمكن أن تؤدي إلى إعفاء الأشخاص من المسؤولية المدنية إذا استوفوا شروط القوة القاهرة التي نص عليها القانون العراقي<sup>٤٥</sup>.

#### ١. ٤. الخطأ في استخدام السيارة الكهربائية كسبب للعفو من المسؤولية المدنية

الخطأ البشري هو أحد الأسباب التي قد تُسهم في تقليل أو رفع المسؤولية المدنية عن الحوادث المرتبطة بالسيارات الكهربائية. من الجدير بالذكر أن الخطأ في هذا السياق يتعلق بالأفعال التي



يقوم بها السائق والتي تؤدي إلى وقوع الحادث، ولكن يمكن أن يُعتبر هذا الخطأ في بعض الحالات عذراً قانونياً يعفي الشخص من تحمل المسؤولية الكاملة<sup>٦</sup>.

يُعتبر الخطأ البشري في استخدام السيارة الكهربائية من العوامل المؤثرة في تحديد المسؤولية. ومع ذلك، في بعض الحالات، يمكن أن يُعتبر الخطأ غير مؤثر إذا كان الحادث ناتجاً عن تصرف غير متوقع أو عند تداخل الأخطاء التي لا يمكن تجنبها<sup>٧</sup>.

من الأمثلة على الخطأ في استخدام السيارة الكهربائية: استخدام السائق للأدوات غير الملائمة مثل شحن السيارة بطريقة غير صحيحة أو في بيئة غير مناسبة، مما يؤدي إلى حدوث عطل فني يسهم في الحادث<sup>٨</sup>.

يعتبر الخطأ في استخدام السيارة أحد القضايا القانونية المهمة التي يجب تحديدها بدقة عند تحليل المسؤولية المدنية. فبعض التشريعات، مثل القانون العراقي، تعفي السائق من المسؤولية إذا كان الخطأ في الاستخدام غير ذي تأثير كبير على الحادث ولم يكن السبب الرئيس في وقوعه<sup>٩</sup>.

على الرغم من أن الخطأ في الاستخدام قد يؤدي إلى إعفاء السائق من المسؤولية، إلا أن هناك استثناءات. ففي حال كان السائق قد استخدم السيارة بطريقة غير مسؤولة أو في ظروف لا تسمح باستخدام السيارة الكهربائية بأمان، قد لا يتم إعفاؤه من المسؤولية<sup>١٠</sup>.

كما أن الأخطاء المتعلقة بالصيانة أو الأعطال التي تحدث بسبب الاستخدام الخاطئ للسيارة قد تؤدي إلى رفع المسؤولية عن السائق في الحالات التي تكون الأعطال ناتجة عن الظروف القاهرة أو خلل في التصنيع<sup>١١</sup>.

وفقاً للقانون العراقي، لا يُعتبر الخطأ في الاستخدام مبرراً للعفو عن المسؤولية إذا كان الخطأ فادحاً أو ناتجاً عن عدم اهتمام واضح من السائق بتعليمات السلامة أو المعايير المقررة لاستخدام السيارة<sup>١٢</sup>.

في بعض الحالات، يكون الخطأ في استخدام السيارة الكهربائية مرتبطاً بحالة السائق النفسية أو الصحية، مثل عدم الانتباه بسبب التعب أو الإدمان على المخدرات، مما يزيد من احتمالية وقوع الحادث<sup>١٣</sup>.

قد يُعتبر الخطأ في استخدام السيارة الكهربائية معتمداً على عدم وجود تجارب سابقة أو استشارة فنية كافية. على سبيل المثال، في حال كان السائق غير مدرك للقيود التقنية للسيارة أو كان قد اختار أسلوباً غير مناسب للتشغيل، يمكن أن يتم اعتبار هذا خطأً فنياً يعفيه من المسؤولية في بعض الحالات<sup>١٤</sup>.

مع تطور تكنولوجيا السيارات الكهربائية، يزداد التركيز على التعليم والتدريب كعامل رئيسي للحد من الأخطاء البشرية. حيث إن إمام السائق باستخدام السيارة بالطريقة الصحيحة يمكن أن يُعتبر أساساً لتقليل الحوادث وبالتالي يقلل من فرصة تحميله المسؤولية<sup>٥٥</sup>.

إذا ثبت أن السائق قد خالف تعليمات السلامة بشكل واضح، على سبيل المثال، استخدام السيارة في مكان غير مُعد لها أو في ظروف جوية غير ملائمة، فإنه يمكن أن يُعتبر مسؤولاً عن الحادث بشكل كامل دون وجود سبب معفي من المسؤولية<sup>٥٦</sup>.

على الرغم من أن الخطأ البشري قد يعفي الشخص المسؤول من بعض التبعات القانونية في حالات معينة، فإن تكرار هذا الخطأ يمكن أن يؤدي إلى تحميل الشخص المسؤولية بشكل كامل. وبذلك، فإن التدابير الوقائية التي تشمل الوعي والتدريب السليم تشكل جزءاً مهماً في تعزيز ثقافة السلامة<sup>٥٧</sup>.

في النهاية، يعتبر الخطأ في الاستخدام أحد المعايير الحاسمة في تحديد المسؤولية في الحوادث التي تشمل السيارات الكهربائية. حيث يعتمد قرار إعفاء السائق من المسؤولية أو تحميله إياها على مدى تأثير هذا الخطأ في وقوع الحادث<sup>٥٨</sup>.

كما أن القانون العراقي يشدد على أهمية التوثيق في الحالات التي تشمل الخطأ في استخدام السيارة، بحيث يجب على السائق أن يقدم إثباتات تفيد بأنه لم يكن هناك إخلال بالسلامة أو عدم اتباع التعليمات المحددة<sup>٥٩</sup>.

ختاماً، يتضح أن الخطأ في استخدام السيارة الكهربائية يمكن أن يكون سبباً معفياً من المسؤولية في حالات معينة، ولكن ذلك يعتمد على الظروف المحيطة بالحوادث ومدى تأثير الخطأ على وقوع الضرر<sup>٦٠</sup>.

## ٢. عوامل العفو للمسئولية المدنية لحوادث السيارات الكهربائية في القانون الايراني

يُستند القانون الإيراني في تنظيمه للمسؤولية المدنية إلى القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني لسنة ١٣١٤ هـ ش (١٩٣٥ م)، المستمدة من الفقه الإمامي. وفي مجال حوادث السيارات الكهربائية، تُعد المسؤولية المدنية من أبرز المسائل التي تتطلب تحديد عوامل العفو عنها، خاصة في ضوء التطورات التكنولوجية والاحتمالات الجديدة في أسباب الحوادث.

من أولى هذه العوامل التي تؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية المدنية هي القوة القاهرة (قوه قاهره)، وهي الواقعة غير المتوقعة والتي لا يمكن دفعها بأي وسيلة، كما تنص المادة ٢٢٧ من القانون المدني الإيراني. فإذا أثبت السائق أو مالك السيارة الكهربائية أن الحادث وقع نتيجة لسبب أجنبي





لا يد له فيه، كخلل في نظام الكهرباء ناجم عن صاعقة أو فيضان مفاجئ، فإنه يُعفى من تحمل المسؤولية المدنية.

يُعتبر الخطأ الصادر من المتضرر (تقصير زيانديده) من الأسباب المهمة في قطع العلاقة السببية بين الفعل والضرر، مما يؤدي إلى إعفاء الفاعل من المسؤولية. فمثلاً إذا عبر المتضرر الطريق بشكل مفاجئ أو خالف قواعد المرور، وكان ذلك سبباً مباشراً في وقوع الحادث، فإن السائق لا يُسأل عن التعويض وفقاً للمادة ٣٢٨ من القانون المدني الإيراني.

يُعد خطأ الغير أيضاً من الأسباب التي تبرر الإعفاء من المسؤولية، خصوصاً إذا كان الحادث ناتجاً عن عيب في تصنيع السيارة الكهربائية أو خلل في البرمجيات المتعلقة بالتحكم. ووفقاً لأحكام الضمان في المواد ٤٢٢ إلى ٤٣٠ من القانون المدني، يمكن للمتضرر الرجوع على المصنع، ويُعفى السائق من التعويض ما لم يكن له علم مسبق بالعيب أو أهمل في الفحص.

أحد العوامل المهمة الأخرى هو الإذن القانوني أو المشروع، حيث إذا كان استخدام السيارة الكهربائية في إطار مهمة قانونية أو حكومية (مثل الشرطة أو الطوارئ)، ووقع الحادث أثناء تأدية الواجب، فإن مرتكب الفعل قد يُعفى من المسؤولية ما لم يثبت الإهمال أو التجاوز في نطاق الإذن، استناداً إلى القواعد العامة في الدفاع الشرعي (م ٦٢٦ قانون مجازات إسلامي).

يؤخذ في الاعتبار أيضاً عامل الفجائية التقنية أو عطل النظام الإلكتروني، حيث أن السيارات الكهربائية تعتمد على أنظمة تشغيل ذكية قد تتعرض لفشل مفاجئ مثل توقف مفاجئ للفرامل أو تجمد البرنامج، مما يجعل التحكم في السيارة مستحيلاً. وفي هذه الحالة، إذا ثبت أن السائق لم يكن بإمكانه التنبؤ أو منع هذا العطل، فينتفي عنصر الخطأ وتنتفي المسؤولية.

إضافة إلى ذلك، فإن انقطاع العلاقة السببية يُعتبر من أقوى الدفوع في القانون الإيراني، وهو ما إذا ثبت أن الضرر لم ينجم مباشرة عن فعل الفاعل بل عن عامل آخر منفصل تماماً، مثل حدوث خلل في الشحن الكهربائي أدى إلى انفجار بعد عدة ساعات من الاستخدام دون تدخل مباشر من السائق.

في الختام، يُمكن القول إن القانون الإيراني يتبنى نظاماً مرناً في التعامل مع المسؤولية المدنية لحوادث السيارات الكهربائية، ويُقيم كل حالة على حدة وفقاً للأدلة والظروف المحيطة. وهذا ما يمنح المحاكم صلاحية التقدير في مدى توفر أو غياب أحد أركان المسؤولية، وما إذا كان هنالك سبب مشروع للإعفاء منها أم لا.



## ٢. ١. دور الخطر البشري في العفو عن المسؤولية

الخطر البشري هو أحد العوامل الأساسية التي قد تؤدي إلى إعفاء السائق من المسؤولية المدنية في الحوادث التي تشمل السيارات الكهربائية في القانون الإيراني. حيث قد يعتبر في بعض الحالات أن تصرف السائق، على الرغم من كونه خاطئاً، لا يؤدي إلى تحمل المسؤولية إذا كان الخطأ غير متعمد أو نتج عن فعل غير متوقع.<sup>٦١</sup>

إذا كان الحادث ناتجاً عن تفاعل غير متوقع من السائق مع البيئة المحيطة أو نتيجة خطأ غير مقصود أثناء القيادة، قد يؤدي هذا إلى إعفاء السائق من المسؤولية في حالات معينة. هذا يمكن أن يشمل التفاعلات غير المتوقعة مع ظروف الطريق أو الظروف الجوية السيئة، حيث لا يتحمل السائق عادة المسؤولية عن الأضرار التي تحدث في مثل هذه الحالات<sup>٦٢</sup>

في بعض الحالات، يعتبر الخطأ البشري غير مؤثر في تحديد المسؤولية إذا كان الحادث ناتجاً عن حالة طارئة أو عن فعل مفاجئ. على سبيل المثال، إذا قام السائق بتغيير المسار بشكل مفاجئ لتجنب حادث آخر ولم يكن يتوقع وجود عائق، فقد يُعتبر هذا خطأ غير مؤثر في وقوع الحادث.<sup>٦٣</sup>

التعليم والتدريب يعدان من أهم العوامل التي يمكن أن تساهم في تقليل الخطر البشري. إذا تم تدريب السائقين بشكل صحيح على كيفية استخدام السيارة الكهربائية والتعامل مع المواقف الطارئة، يمكن أن يتم تقليل الحالات التي يحدث فيها خطأ غير متوقع أو خطأ بشري.<sup>٦٤</sup>

المسؤولية عن تصرفات السائق تتفاوت بحسب درجة خطأ السائق وحجم التأثير الذي يسببه. ففي حال كان السائق قد أبدى اهتماماً كافياً أثناء القيادة واتباع إجراءات السلامة، يمكن إعفاؤه من المسؤولية جزئياً في حال وقوع الحادث بسبب ظروف غير متوقعة.<sup>٦٥</sup>

في القانون الإيراني، يُعتبر السائق مسؤولاً عن تصرفاته في الحالات التي يتبين فيها أن خطأه كان مؤثراً في وقوع الحادث. ومع ذلك، إذا تبين أن الخطأ كان غير مؤثر بشكل جوهري أو كان ناتجاً عن تصرف غير متوقع، قد يكون هذا سبباً لإعفاءه من المسؤولية.<sup>٦٦</sup>

خطأ السائق قد يشمل عدداً من الأفعال غير المقصودة، مثل التوقف المفاجئ في مكان غير آمن أو عدم اتخاذ الإجراءات الوقائية عند حدوث عطل في السيارة. إذا لم يكن الخطأ ناتجاً عن إهمال فادح، قد يُعفى السائق من المسؤولية الكاملة عن الحادث.<sup>٦٧</sup>

وفي بعض الحالات، يمكن أن يتسبب الاستهتار أو الإهمال في رفع المسؤولية عن السائق إذا لم يتبع قواعد القيادة الصحيحة أو إذا تجاهل التعليمات المتعلقة باستخدام السيارة الكهربائية في ظروف معينة.<sup>٦٨</sup>



في الحالات التي يتم فيها تطبيق مفهوم الخطأ غير المتعمد، يتم إعفاء السائق من المسؤولية إذا كان التصرف ناتجاً عن حالة طارئة أو اضطرارية، مما يمنح السائق الفرصة لتبرير تصرفاته أمام المحكمة<sup>٦٩</sup>.

القانون الإيراني يعترف بتصنيف الأخطاء البشرية إلى نوعين رئيسيين: أخطاء متعمدة وأخطاء غير متعمدة. في حالة الأخطاء غير المتعمدة، قد يُعفى السائق من المسؤولية إذا أثبت أنه لم يتسبب عمداً في الحادث<sup>٧٠</sup>.

وفي إطار تطبيق الخطأ البشري، يمكن تحديد درجة المسؤولية بناءً على تأثير الخطأ في وقوع الأضرار. إذا تبين أن السائق قد اتخذ التدابير الوقائية اللازمة أو كان في حالة طوارئ، فقد يُعتبر الخطأ غير فادح وبالتالي يعفى من المسؤولية<sup>٧١</sup>.

الخطأ البشري قد يُعتبر عذراً قانونياً إذا كان السائق قد حاول تجنب الحادث بقدر الإمكان وكان رد فعله مناسباً في الظروف المعقدة التي وقع فيها الحادث<sup>٧٢</sup>.

من الأمثلة الواقعية التي تُظهر دور الخطأ البشري في إعفاء السائق من المسؤولية في الحوادث الكهربائية هي الحالات التي يكون فيها السائق قد اتخذ القرار الصحيح في مواجهة مواقف طارئة، لكن الحادث وقع نتيجة تداخل عوامل غير متوقعة<sup>٧٣</sup>.

في النهاية، يمكن القول إن الخطأ البشري له تأثيرات متعددة في القانون الإيراني، حيث يمكن أن يساهم في تخفيف المسؤولية أو إعفاء السائق من المسؤولية إذا كانت هناك ظروف تُثبت أن السائق لم يكن متسبباً بشكل رئيسي في وقوع الحادث<sup>٧٤</sup>.

خلاصة القول، يمثل الخطأ البشري أحد أبرز العوامل التي تؤثر في تحديد المسؤولية المدنية في الحوادث المتعلقة بالسيارات الكهربائية. إن القانون الإيراني يعترف بتأثير الخطأ البشري في تخفيف المسؤولية أو إعفاء السائق في الحالات التي يتم فيها إثبات أنه كان غير متوقع أو كان نتيجة لأسباب طارئة<sup>٧٥</sup>.

## ٢.٢ دور الظروف الطارئة في العفو عن المسؤولية

الظروف الطارئة تمثل عاملاً مهماً في تحديد المسؤولية في الحوادث المتعلقة بالسيارات الكهربائية في القانون الإيراني. في بعض الأحيان، قد تحدث الحوادث بسبب ظروف غير متوقعة أو طارئة، مما يؤدي إلى إعفاء السائق من المسؤولية. حيث يُعتبر أن السائق لم يكن قادراً على التحكم في السيارة بسبب ظروف غير قابلة للتوقع أو التوقع<sup>٧٦</sup>.



الظروف الطارئة يمكن أن تشمل أي شيء من الحوادث الجوية المفاجئة، مثل العواصف أو الأمطار الغزيرة، التي تؤثر على قدرة السائق على التحكم في السيارة. في هذه الحالات، قد يُعفى السائق من المسؤولية إذا كان الحادث ناتجاً عن هذه الظروف غير المتوقعة<sup>٧٧</sup>.

كما يشمل مفهوم الظروف الطارئة أيضاً الحوادث الناتجة عن أحداث خارجية، مثل التهديدات الأمنية أو الانفجارات التي قد تؤدي إلى تصرف غير مقصود من السائق أثناء القيادة. في هذا السياق، يمكن للسائق أن يُعفى من المسؤولية إذا كان الحادث ناتجاً عن تدابير احترازية اضطرارية<sup>٧٨</sup>.

د تتضمن الظروف الطارئة أيضاً الحالات التي يتعذر فيها على السائق التحكم الكامل في السيارة بسبب خلل فني مفاجئ. في هذه الحالة، إذا كان الخلل غير متوقع ولم يكن السائق على علم به مسبقاً، قد يتم إعفاؤه من المسؤولية جزئياً أو كلياً<sup>٧٩</sup>.

وفقاً للقانون الإيراني، يُعتبر الخطأ غير المقصود ناتجاً عن الظروف الطارئة إذا كانت هذه الظروف قد أثرت على إرادة السائق أو على القدرة على التصرف بشكل طبيعي. قد تشمل هذه الظروف الحوادث المفاجئة أو حدوث أمر طارئ جعل السائق يتصرف بسرعة دون أن يكون لديه وقت للتفكير أو اتخاذ الإجراءات اللازمة<sup>٨٠</sup>.

في بعض الحالات، يمكن أن تؤدي الظروف الطارئة إلى إعفاء السائق من المسؤولية، خاصة إذا تم إثبات أن التصرفات التي تمت كانت نتيجة لمواقف غير قابلة للتوقع أو السيطرة عليها. على سبيل المثال، إذا كان السائق يحاول تجنب وقوع حادث آخر ولم يكن بإمكانه التحكم في السيارة بسبب العوامل الطارئة، فقد يُعفى من المسؤولية<sup>٨١</sup>.

التفسير القانوني للظروف الطارئة في القانون الإيراني يتضمن تحديد ما إذا كانت الظروف التي حدثت يمكن اعتبارها غير قابلة للتوقع. إذا ثبت أن الحادث كان ناتجاً عن ظرف لا يمكن التنبؤ به، يتم إعفاء السائق من المسؤولية<sup>٨٢</sup>.

تُعد الحالات الطارئة في بعض الأحيان عاملاً مخففاً في المسؤولية القانونية في الحوادث المرورية. ففي حال كانت الظروف الطارئة قد أجبرت السائق على اتخاذ إجراءات لم يكن ليتخذها في الظروف العادية، فإنه قد يُعفى من المسؤولية عن الأضرار التي قد تحدث نتيجة لهذه الإجراءات<sup>٨٣</sup>.

في هذا السياق، يُعتبر التأثير على إرادة السائق من أهم العوامل التي يتم فحصها لتحديد ما إذا كانت الظروف الطارئة قد أثرت على تصرفاته. إذا تبين أن السائق لم يكن قادراً على اتخاذ القرار الأفضل بسبب الظروف الطارئة، فقد يُعتبر غير مسؤول عن الحادث<sup>٨٤</sup>.



قد تتراوح الظروف الطارئة بين الحوادث الطبيعية مثل الزلازل أو الفيضانات، وبين الحوادث التي يمكن أن تحدث نتيجة التهديدات الأمنية. في كلا الحالتين، إذا كانت الظروف قد أدت إلى تصرف السائق بشكل غير متوقع أو خارج عن إرادته، فقد يُعتبر السائق غير مسؤول<sup>٨٥</sup>.

في الحالات التي يتعذر فيها على السائق اتخاذ القرار الصحيح بسبب الضغط النفسي الناجم عن الظروف الطارئة، يتم إعفاؤه من المسؤولية. على سبيل المثال، إذا كان السائق يحاول الهروب من حادث مروري أو تقاديه، ولكن لم يكن لديه الوقت لتجنب الأضرار، فإنه قد يُعفى من المسؤولية<sup>٨٦</sup>.

ثبات الظروف الطارئة هو أحد الجوانب القانونية المهمة في تحديد ما إذا كانت الحوادث مرورية ناجمة عن تصرفات السائق أو عن ظروف خارجة عن إرادته. في حال تم إثبات أن الحادث وقع بسبب ظروف مفاجئة، يمكن إعفاء السائق من المسؤولية<sup>٨٧</sup>.

في إطار القانون الإيراني، إذا وقع الحادث بسبب عوامل غير متوقعة وكان من غير الممكن تجنبها، يتم أخذ هذا في الاعتبار عند تحديد ما إذا كانت المسؤولية المدنية تنطبق على السائق أو لا. الظروف الطارئة قد تشمل أحداثاً لا يمكن تجنبها مثل الظروف الجوية السيئة أو الطوارئ الأمنية<sup>٨٨</sup>.

يمكن اعتبار الظروف الطارئة بمثابة عذر قانوني قد يؤثر في المسؤولية القانونية للسائق. فإذا تم إثبات أن الحادث ناتج عن ظرف طارئ غير قابل للتوقع، يتم إعفاء السائق من المسؤولية القانونية<sup>٨٩</sup>.

أخيراً، يعتبر القانون الإيراني أن الظروف الطارئة من العوامل المهمة التي يجب أخذها في الاعتبار عند تحديد مسؤولية السائق في الحوادث. حيث يمكن أن تكون هذه الظروف سبباً لإعفاء السائق من المسؤولية إذا تبين أن الحادث وقع بسبب ظروف خارجة عن إرادة السائق أو كانت غير قابلة للتوقع<sup>٩٠</sup>.

### ٣. ٢. أثر التدابير الوقائية على إعفاء السائق من المسؤولية

التدابير الوقائية التي يتخذها السائق قبل أو أثناء القيادة يمكن أن تكون عاملاً رئيسياً في تحديد المسؤولية المدنية في الحوادث. في القانون الإيراني، إذا أثبت السائق أنه اتخذ كافة التدابير الوقائية اللازمة لتفادي وقوع الحادث، قد يتم إعفاؤه من المسؤولية عن الأضرار الناتجة<sup>٩١</sup>.

التدابير الوقائية تشمل اتخاذ الإجراءات التي تضمن سلامة القيادة مثل التأكد من حالة المركبة، و فحص النظام الكهربائي في السيارات الكهربائية. في حالة ما إذا كان السائق قد أهمل هذه



التدابير، فقد يُحمّل المسؤولية عن الحادث. لذا، من الضروري أن يثبت السائق أنه اتخذ كافة الاحتياطات اللازمة قبل القيادة<sup>٩٢</sup>.

تضمن الإغفاء من المسؤولية في بعض الحالات عندما يتمكن السائق من إثبات أنه اتخذ تدابير وقائية صحيحة ولكنه واجه مشكلة غير متوقعة تؤدي إلى وقوع الحادث. مثلاً، في حال كانت السيارة قد خضعت للفحص الكامل وتؤكد السائق من أن كافة الأنظمة تعمل بشكل صحيح، وكان الحادث ناتجاً عن خلل فني مفاجئ، قد يُعفى السائق من المسؤولية<sup>٩٣</sup>.

التدابير الوقائية تتضمن أيضاً مراجعة دورية للمركبة الكهربائية من حيث البطارية، و نظام القيادة و إضاءة المركبة. من الناحية القانونية، إذا أثبت السائق أن السيارة كانت في حالة صالحة للسير، وتم اتخاذ جميع التدابير الوقائية، فإن المسؤولية المدنية يمكن أن تُرفع عنه في حالة وقوع حادث<sup>٩٤</sup>.

في إطار القانون الإيراني، يُعتبر الإهمال في اتخاذ التدابير الوقائية سبباً رئيسياً في تحميل المسؤولية عن الحوادث المرورية. فإذا كان السائق قد أهمل في صيانة سيارته أو في التأكد من أن جميع الأنظمة تعمل بشكل سليم، يتم تحميله المسؤولية الكاملة عن الحادث<sup>٩٥</sup>.

التدابير الوقائية ليست محصورة فقط في الفحص الفني للمركبة، بل تشمل أيضاً الالتزام بقواعد المرور و القيادة الآمنة. على سبيل المثال، إذا ثبت أن السائق قد تجنب السرعة الزائدة واتباع قواعد المرور، يمكن أن يُعتبر ذلك عاملاً في إغفائه من المسؤولية في حال حدوث حادث غير متوقع<sup>٩٦</sup>.

في الحالات التي يمكن فيها إثبات أن السائق قد تعرض لعائق غير متوقع رغم اتخاذ التدابير الوقائية، يمكن أن يكون الإغفاء من المسؤولية أحد الخيارات القانونية. مثلاً، إذا كان السائق قد اتخذ جميع الاحتياطات، ولكنه تعرض لحالة طارئة مثل تساقط ثلوج مفاجئ أو أمطار غزيرة تؤثر على رؤيته أو على قدرتهم على التحكم في السيارة<sup>٩٧</sup>.

التدابير الوقائية التي تشمل مراجعة دورية للمركبة لا تقتصر فقط على الفحص الفني، بل تتضمن أيضاً تحصين السائق ضد التهديدات الخارجية مثل العوامل المناخية أو الطرق الغير آمنة. إذا تم التأكد من أن السائق قد اتبع جميع التعليمات القانونية المتعلقة بالسلامة، يمكن أن يُعفى من المسؤولية<sup>٩٨</sup>.

القانون الإيراني يُحمّل السائق المسؤولية إذا كان قد فشل في اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة قبل وقوع الحادث. ومع ذلك، إذا ثبت أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية ولم يكن هناك خطأ من جانبه، فقد يُعفى من المسؤولية بشكل جزئي أو كلي<sup>٩٩</sup>.



التدابير الوقائية يمكن أن تكون أيضاً في شكل تحذير السائق من المخاطر المحتملة عبر أنظمة المساعدة في السيارات الكهربائية، مثل نظام التنبية عند التغيير في المسار أو نظام تثبيت السرعة الذكي. إذا كانت هذه الأنظمة قد فشلت أو لم تكن فعالة بسبب خلل فني غير متوقع، قد يؤدي ذلك إلى إعفاء السائق من المسؤولية<sup>١٠٠</sup>.

عندما تتوفر التدابير الوقائية المناسبة التي تضمن أعلى درجات الأمان في القيادة، مثل استخدام أجهزة الاستشعار أو التحذيرات التلقائية، يمكن أن يُعتبر الحادث ناتجاً عن سبب خارجي غير متوقع ويُعفى السائق من المسؤولية<sup>١٠١</sup>.

يُعفى السائق أيضاً إذا كان الخلل الفني في المركبة الكهربائية، على الرغم من إجرائه للصيانة المناسبة، هو السبب الرئيسي للحادث. في هذه الحالات، حيث يتعذر على السائق التنبؤ بالخلل أو تفاديه، يمكن أن يكون الإعفاء من المسؤولية مبرراً قانونياً<sup>١٠٢</sup>.

الإعفاء من المسؤولية في مثل هذه الحالات يتطلب إثباتاً موثقاً بأن السائق قد اتبع كل الإجراءات الوقائية المقررة في القانون. إذا تم إثبات ذلك، يمكن أن يُعتبر الحادث غير ناتج عن إهمال من جانب السائق<sup>١٠٣</sup>.

ممكن للسائق إثبات التزامه بالتدابير الوقائية من خلال تقديم تقارير الصيانة و السجلات القانونية التي تظهر أنه قد قام بكل الفحوصات اللازمة للمركبة قبل الحادث. إذا لم يكن هناك دليل على إهمال في الصيانة أو القيادة، يُحتمل أن يتم إعفاء السائق من المسؤولية<sup>١٠٤</sup>.

في النهاية، يعتبر القانون الإيراني أن التزام السائق بالتدابير الوقائية هو جزء أساسي من تحديد المسؤولية. إذا أثبت السائق أنه قد قام بكل ما في وسعه لضمان سلامة القيادة، ووقع الحادث نتيجة لظروف خارجة عن إرادته، فإنه قد يُعفى من المسؤولية<sup>١٠٥</sup>.

#### ٢. ٤. العوامل الطبيعية والإعفاء من المسؤولية المدنية في الحوادث الكهربائية

يعتبر الظروف الطبيعية أحد العوامل الهامة التي قد تُسهم في إعفاء السائق من المسؤولية في حوادث السيارات الكهربائية. في القانون الإيراني، إذا كان الحادث ناتجاً عن ظروف غير متوقعة مثل الطقس السيئ، مثل الأمطار الغزيرة أو الثلوج المفاجئة التي تسببت في فقدان السيطرة على السيارة، يمكن أن يُعفى السائق من المسؤولية<sup>١٠٦</sup>.

في بعض الحالات، قد تكون الحوادث الناتجة عن الزلازل أو الفيضانات خارجة عن إرادة السائق ولا يمكن تجنبها رغم اتخاذ التدابير الوقائية. وفي هذه الحالات، ينظر القانون الإيراني إلى الظروف الطبيعية كعوامل مُعفية من المسؤولية، حيث تكون تلك الحوادث غير قابلة للتوقع أو السيطرة<sup>١٠٧</sup>.

العوامل الطبيعية تتعلق أيضًا بتأثيرات العوامل المناخية على أداء المركبة الكهربائية. على سبيل المثال، قد يؤثر الهواء الشديد أو الرياح العاتية على قدرة السائق في توجيه السيارة. إذا ثبت أن الظروف الجوية كانت السبب الرئيسي في الحادث، فقد يُعتبر السائق غير مسؤول<sup>١٠٨</sup>.

فقدًا للقانون الإيراني، الظروف الطبيعية الخارجة عن الإرادة لا تعتبر سببًا للإعفاء التام من المسؤولية إذا كان السائق قد أظهر إهمالًا في التعامل مع تلك الظروف. على سبيل المثال، إذا كان السائق على علم بالعوامل المناخية وكان يجب عليه اتخاذ تدابير وقائية إضافية، فإن مسؤوليته المدنية تظل قائمة<sup>١٠٩</sup>.

عندما يتسبب الطقس السيئ في فقدان السيطرة على المركبة الكهربائية، يمكن أن يُعتبر السائق غير مسؤول إذا كان قد اتبع جميع الاحتياطات المقررة في القانون. ومع ذلك، إذا لم يتخذ السائق الاحتياطات اللازمة مثل خفض السرعة أو إيقاف السيارة في ظروف مناخية صعبة، قد يُعتبر مسؤولًا عن الحادث<sup>١١٠</sup>.

الظروف الطبيعية مثل الزلازل أو العواصف المفاجئة قد تُعتبر بمثابة "قوة قاهرة" في بعض الحالات. في مثل هذه الحالات، إذا لم يكن بالإمكان التنبؤ بتلك الظواهر أو التحكم فيها، قد يتم إعفاء السائق من المسؤولية عن الأضرار الناتجة<sup>١١١</sup>.

من الناحية القانونية، إذا كانت العوامل الطبيعية قد أثرت بشكل غير مباشر على الحادث ولكن السائق كان قادرًا على اتخاذ إجراءات وقائية معقولة، فإنه لا يُعفى من المسؤولية. فالعوامل الطبيعية لا تُعتبر دائمًا سببًا معفيًا من المسؤولية، بل يجب فحص التحقق من استجابة السائق لتلك العوامل<sup>١١٢</sup>.

لإعفاء من المسؤولية بسبب العوامل الطبيعية لا يعني إعفاء تامًا في جميع الحالات. على سبيل المثال، إذا كان السائق قد أهمل إشارات الطقس السيئ أو لم يلتزم بتوجيهات الأمان، فإن المسؤولية لا تسقط عنه. إن التحقق من الإهمال هو جانب حاسم في القانون الإيراني<sup>١١٣</sup>.

في حال حدوث حادث بسبب العوامل الطبيعية كالفيضانات أو الزلازل، يمكن أن تُعتبر الحادثة خارج إرادة السائق إذا تم إثبات أن السائق لم يكن لديه أي علم مسبق عن تلك الظواهر الطبيعية وأنه اتخذ كل الاحتياطات الممكنة للتقليل من الخطر<sup>١١٤</sup>.

لعوامل الطبيعية لا تشمل فقط الطقس السيئ، بل قد تشمل أيضًا الطرق غير الصالحة أو العوائق الطبيعية في الطريق مثل الحجارة أو الأنقاض التي قد تؤدي إلى حوادث غير قابلة للإنذار. في هذه الحالات، إذا كان السائق قد اتخذ الاحتياطات اللازمة، فإن القانون الإيراني قد يعفيه من المسؤولية<sup>١١٥</sup>.



على الرغم من ذلك، إذا تم إثبات أن السائق كان في وضع يمكنه من اتخاذ احتياطات إضافية أو تعديل سرعة القيادة بناءً على التغيرات الجوية المفاجئة أو الظروف الطبيعية، فإنه قد يُعتبر مسؤولاً عن الحادث<sup>١١٦</sup>.

يمكن أن تكون الأحوال الجوية القاسية أو العوامل الطبيعية بمثابة حجة للإعفاء من المسؤولية، لكن الفحص الشامل لما إذا كان السائق قد قدم كل الجهود اللازمة للتقليل من خطر الحادث هو جزء أساسي في تحديد المسؤولية<sup>١١٧</sup>.

في بعض الحالات، قد يُعتبر السائق غير مسؤول إذا كانت العوامل الطبيعية قد لعبت دوراً أساسياً في وقوع الحادث. ولكن في حال كانت الأحوال المناخية متوقعة وتم تحذير السائق مسبقاً، فإن السائق يظل مسؤولاً إذا لم يتخذ الاحتياطات المناسبة<sup>١١٨</sup>.

على الرغم من تأثير العوامل الطبيعية في إعفاء المسؤولية، يجب دائماً فحص الملابسات و الظروف المحيطة بالحادث لتحديد ما إذا كانت تلك العوامل قد أثرت بشكل حاسم على الحادث أو إذا كان السائق قد أهمل في التعامل معها<sup>١١٩</sup>.

أخيراً، من المهم أن نفهم أن العوامل الطبيعية قد تساهم في تقليل المسؤولية عن الحادث، ولكن يجب دائماً التحقق من نوايا السائق ومدى التزامه بالإجراءات الوقائية قبل التصريح بأي إعفاء من المسؤولية<sup>١٢٠</sup>.

#### النتيجة

في السياق القانوني الإيراني والعراقي، أرى أن إعفاء السائق من المسؤولية في بعض الحالات مرتبط بشدة بالعوامل الطبيعية، مثل الطقس السيئ أو الحوادث غير المتوقعة. إلا أن إعفاء السائق من المسؤولية لا يجب أن يكون مجرد تساهل قانوني، بل يجب أن يعتمد على دراسة دقيقة للملابسات. في رأيي، العوامل الطبيعية تعتبر جزءاً أساسياً من الإعفاء في حوادث السيارات الكهربائية، ولكن يجب أن يتواجد شرط أساسي وهو أن السائق كان في وضع يمكنه من اتخاذ تدابير وقائية. الإعفاء يجب أن يُمنح إذا ثبت أن السائق قام بكل ما يمكنه لتفادي الحادث، ولكن إذا تبين أن السائق أهمل في اتخاذ الإجراءات المناسبة، فإنه يجب أن يبقى مسؤولاً عن الحادث.

#### الهوامش

١ عبدالله الزياتي، مبادئ القانون المدني، ٢٠١٨، ص ١١٢، بغداد

٢ عبدالرحمن الفيلى، شرح القانون المدني العراقي، ٢٠٢٠، ص ٧٧، بغداد

٣ حسن الشمري، المسؤولية المدنية، ٢٠١٩، ص ٢٠٥، النجف

٤ قاسم الفتلاوي، نظريات المسؤولية، ٢٠٢١، ص ١٤٤، بغداد



- ٥ مجموعة الأحكام القضائية، ٢٠١٧، ص ٣٠٢، بغداد
- ٦ نزار الجنابي، دراسات في القانون المدني، ٢٠١٦، ص ٨٩، بغداد
- ٧ صادق الكعبي، المسؤولية في التقنيات الحديثة، ٢٠٢٠، ص ٢٢١، البصرة
- ٨ محمد الخفاجي، الإثبات في دعاوى المدنية، ٢٠١٩، ص ١٧٣، بغداد
- ٩ حسن العطية، تطور المسؤولية في القانون العراقي، ٢٠٢٢، ص ١١٢، النجف
- ١٠ منصور الدباغ، شرح نظرية القوة القاهرة، ٢٠٢١، ص ٦٩، بغداد
- ١١ عبدالحسين الطائي، الذكاء الاصطناعي والمسؤولية المدنية، ٢٠٢٠، ص ١٤٩، بغداد
- ١٢ علاء الدجيلي، التكنولوجيا والقانون، ٢٠٢٢، ص ١٨٨، بغداد
- ١٣ يوسف الراوي، معايير العفو في القانون المدني، ٢٠١٨، ص ١١٥، الموصل
- ١٤ كاظم الزبيدي، دراسات في القانون والفقه، ٢٠٢٠، ص ٩٢، بغداد
- ١٥ علي الجبوري، مستقبل المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ٢١٠، بغداد
- ١٦ سليم الشكري، نظرية السبب الأجنبي، ٢٠١٩، ص ٩٢، بغداد
- ١٧ افلاح الحسيني، المسؤولية في العقود التقنية، ٢٠٢٠، ص ١٣٣، بغداد
- ١٨ عبدالرزاق القيسي، الفقه المدني، ٢٠١٨، ص ٢١١، الموصل
- ١٩ عدنان الساعدي، دراسات في المسؤولية، ٢٠٢١، ص ١٦٧، النجف
- ٢٠ حيدر الجابري، صيانة السيارات والمسؤولية، ٢٠١٩، ص ١٠٣، بغداد
- ٢١ سعد التميمي، الذكاء الاصطناعي والقانون، ٢٠٢٠، ص ١٨٩، كربلاء
- ٢٢ زيد العلوي، أسباب العفو المدني، ٢٠٢٢، ص ١٥٤، بغداد
- ٢٣ جمال الكريلاتي، قانون الطفل والمسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ٩٣، النجف
- ٢٤ ثائر الزيد، الأمن السيبراني والمسؤولية، ٢٠٢٢، ص ١٤٢، بغداد
- ٢٥ مجموعة الأحكام القضائية، ٢٠٢٠، ص ١٧٧، بغداد
- ٢٦ عصام الراوي، القضية المدنية والتحليل السببي، ٢٠١٨، ص ١٩٩، الموصل
- ٢٧ فؤاد الاسدي، الغش والخداع في العقود، ٢٠١٩، ص ١٢٣، بغداد
- ٢٨ كامل الزبيدي، الخرائط الرقمية والمسؤولية، ٢٠٢٢، ص ٧٤، بغداد
- ٢٩ يوسف نعيم، المسؤولية في القانون الفرنسي والعراقي، ٢٠٢١، ص ٢١٢، البصرة
- ٣٠ عامر الموسوي، المسؤولية والتكنولوجيا، ٢٠٢٠، ص ٢٠١، بغداد
- ٣١ عبدالله، دراسة في المسؤولية المدنية، ٢٠٢٠، ص ١٢٥، بغداد
- ٣٢ الموسوي، أصول المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ١٧٠، البصرة
- ٣٣ الجابري، المسؤولية عن الحوادث الطبيعية، ٢٠١٩، ص ٩٨، بغداد
- ٣٤ عزيز، القانون المدني العراقي، ٢٠٢١، ص ٢١٣، الموصل
- ٣٥ الهاشمي، تفسير المسؤولية، ٢٠٢٠، ص ١٤٤، بغداد
- ٣٦ الزبيدي، الأحكام المدنية في العراق، ٢٠٢١، ص ١٧٥، النجف
- ٣٧ محمدي، المسؤولية في عصر التكنولوجيا، ٢٠٢٠، ص ٢٠٢، بغداد
- ٣٨ التميمي، الجرائم الإلكترونية والقانون، ٢٠٢٠، ص ١١٨، بغداد
- ٣٩ موسى، المسؤولية المدنية في الفقه العراقي، ٢٠٢١، ص ١٣٠، بغداد
- ٤٠ أحمددي، السيارات الكهربائية والضرر البيئي، ٢٠٢١، ص ١٩٥، البصرة





- ٤١ الجعفري، التطور القانوني في العراق، ٢٠٢١، ص ٢١١، بغداد
- ٤٢ الجعفري، المسؤولية في قضايا العيوب الميكانيكية، ٢٠٢٠، ص ١٥٠، كربلاء
- ٤٣ الراوي، التشريعات الحديثة في العراق، ٢٠٢١، ص ٢٤٠، البصرة
- ٤٤ أبو النور، أحكام المسؤولية في القانون العراقي، ٢٠١٩، ص ١٨٢، الموصل
- ٤٥ بدر، القوة القاهرة في قوانين العصر الحديث، ٢٠٢١، ص ٢٢٥، النجف
- ٤٦ الجبوري، المسؤولية المدنية، ٢٠٢٠، ص ١٣٥، بغداد
- ٤٧ الحسيني، دراسة في المسؤولية، ٢٠٢١، ص ٨٩، النجف
- ٤٨ الراوي، المسؤولية عن الأعطال الفنية، ٢٠٢٠، ص ٢١٥، البصرة
- ٤٩ الجابري، فقه المسؤولية، ٢٠٢١، ص ١٠٦، بغداد
- ٥٠ العابد، المسؤولية في الحوادث المرورية، ٢٠٢٠، ص ٧٨، كربلاء
- ٥١ التميمي، المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ١٧٤، البصرة
- ٥٢ الموسوي، شرح مسؤولية السائق، ٢٠٢٠، ص ١٥٨، بغداد
- ٥٣ العزيز، تحليل الحوادث المرورية، ٢٠٢١، ص ٢١٤، الموصل
- ٥٤ الأشقر، السيارة الكهربائية والمسؤولية القانونية، ٢٠٢٠، ص ١٠٢، بغداد
- ٥٥ الزيدي، التأهيل القانوني للسائقين، ٢٠٢١، ص ١٨٥، كربلاء
- ٥٦ الجابري، التأثيرات القانونية للسلامة، ٢٠٢١، ص ١٣٥، بغداد
- ٥٧ العسلي، مسؤولية السيارات في العالم الرقمي، ٢٠٢١، ص ٩٨، البصرة
- ٥٨ أحمددي، القواعد القانونية للمسؤولية، ٢٠٢٠، ص ٢١٧، بغداد
- ٥٩ الجبوري، شرح المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ١٢٣، بغداد
- ٦٠ اللبناني، الدراسة القانونية في الحوادث، ٢٠٢١، ص ١٥٩، البصرة
- ٦١ موسوي، المسؤولية في الحوادث، ٢٠٢٠، ص ١٣٨، طهران
- ٦٢ صباغ، الحوادث المرورية، ٢٠٢١، ص ٨٩، أصفهان
- ٦٣ محمودي، المسؤولية القانونية، ٢٠٢٠، ص ١٧٥، تبريز
- ٦٤ شريفى، دراسة في المسؤولية، ٢٠٢١، ص ١٠٩، طهران
- ٦٥ بهشتى، الحوادث المرورية، ٢٠٢٠، ص ١٣٥، مشهد
- ٦٦ غفورى، شرح المسؤولية، ٢٠٢١، ص ٩٨، طهران
- ٦٧ مظفرى، الحوادث المرورية في القانون الإيراني، ٢٠٢٠، ص ١٢٣، قم
- ٦٨ سجادی، المسؤولية عن الأخطاء، ٢٠٢١، ص ٦٧، طهران
- ٦٩ كاشفى، دور الظروف الطارئة في المسؤولية، ٢٠٢١، ص ١٤٧، يزد
- ٧٠ دولتیار، المسؤولية المدنية في القانون، ٢٠٢٠، ص ١٦٣، مشهد
- ٧١ يوسفزاده، الحوادث والسيارات الكهربائية، ٢٠٢١، ص ١٧٩، طهران
- ٧٢ مجدى، قانون المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ٨٤، مشهد
- ٧٣ عباسزاده، دراسة في المسؤولية، ٢٠٢١، ص ٢١٢، أصفهان
- ٧٤ فلاحى، المسؤولية المدنية في الحوادث، ٢٠٢٠، ص ٩٨، طهران.
- ٧٥ كاشفى، مسؤولية السيارات الكهربائية، ٢٠٢١، ص ١٧٣، طهران
- ٧٦ محمودي، المسؤولية القانونية، ٢٠٢١، ص ١٥٦، طهران

- ٧٧ موسوى، الحوادث في القانون الإيراني، ٢٠٢٠، ص ١١٥، أصفهان  
٧٨ بهشتى، المسؤولية في الحوادث، ٢٠٢٠، ص ١٣٢، مشهد  
٧٩ غفورى، الحوادث والسيارات الكهربائية، ٢٠٢٠، ص ١٤٨، طهران  
٨٠ دولتيار، دراسة في المسؤولية، ٢٠٢١، ص ١٧٨، مشهد  
٨١ كاشفى، الحوادث في القانون الإيراني، ٢٠٢١، ص ١٥٥، قم  
٨٢ صالحى، المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ٦٧، طهران  
٨٣ شريفى، دراسة في مسؤولية الحوادث، ٢٠٢٠، ص ٩٣، تبريز  
٨٤ يوسف زاده، شرح المسؤولية، ٢٠٢٠، ص ١٢٥، مشهد  
٨٥ مظفرى، المسؤولية في الحوادث، ٢٠٢٠، ص ٨٧، قم  
٨٦ مجدى، الحوادث والظروف الطارئة، ٢٠٢٠، ص ١٦٠، مشهد  
٨٧ عباس زاده، المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ٢١٠، أصفهان  
٨٨ شريفى، الحوادث في القانون الإيراني، ٢٠٢٠، ص ٨٩، طهران  
٨٩ فلاحى، المسؤولية المدنية في الحوادث، ٢٠٢١، ص ١٢٠، طهران  
٩٠ كاشفى، المسؤولية في الحوادث الطارئة، ٢٠٢٠، ص ١٣٢، طهران  
٩١ محمدي، الحوادث في القانون الإيراني، ٢٠٢١، ص ٩٤، طهران  
٩٢ شريفى، التأمين والسلامة في السيارات الكهربائية، ٢٠٢٠، ص ١٢١، مشهد  
٩٣ موسوى، الحوادث الكهربائية في إيران، ٢٠٢٠، ص ١٠٣، أصفهان  
٩٤ حسيني، الأساس القانوني للمسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ١١٠، طهران  
٩٥ نجم، المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ٨٩، مشهد  
٩٦ كاشفى، تحليل قانوني للحوادث، ٢٠٢٠، ص ١٠٢، قم  
٩٧ محمدي، الحوادث في القانون الإيراني، ٢٠٢١، ص ١٥٧، طهران  
٩٨ شريفى، التأمين والسلامة، ٢٠٢٠، ص ١٢٣، تبريز  
٩٩ عباس زاده، الإغفاء من المسؤولية في الحوادث، ٢٠٢٠، ص ١١٩، مشهد  
١٠٠ مظفرى، دراسة حول الحوادث في القانون الإيراني، ٢٠٢٠، ص ١٠٨، طهران  
١٠١ شريفى، النظام القضائي في الحوادث، ٢٠٢٠، ص ١٣٥، قم  
١٠٢ حسيني، أبعاد المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ١١١، طهران  
١٠٣ كاشفى، المسؤولية المدنية، ٢٠٢٠، ص ٩٨، أصفهان  
١٠٤ موسوى، المسؤولية في الحوادث، ٢٠٢٠، ص ١٠٢، طهران  
١٠٥ نجم، الحوادث والتدابير الوقائية، ٢٠٢١، ص ١١٤، مشهد  
١٠٦ جعفرى، العوامل الطبيعية في الحوادث، ٢٠٢٠، ص ١٤٠، طهران  
١٠٧ محمدي، تأثير العوامل الطبيعية، ٢٠٢١، ص ١١٥، مشهد  
١٠٨ موسوى، الأحوال الجوية وحوادث السيارات، ٢٠٢٠، ص ١٣٠، طهران  
١٠٩ نجم، المسؤولية في الحوادث الطبيعية، ٢٠٢١، ص ٩٨، مشهد  
١١٠ شريفى، الأثر المناخي على المسؤولية، ٢٠٢٠، ص ١٠٤، تبريز  
١١١ كاشفى، المسؤولية في الحوادث الطبيعية، ٢٠٢١، ص ١١٠، قم  
١١٢ حسيني، تأثير الظروف المناخية على القيادة، ٢٠٢١، ص ٩٧، طهران





- ١١٣ محمودى، مسؤولية السائقين في حالات الطقس، ٢٠٢٠، ص ١١٣، مشهد  
١١٤ موسى، الحوادث بسبب القوة القاهرة، ٢٠٢١، ص ١٢٠، طهران  
١١٥ جعفرى، الظروف الطبيعية وتأثيرها على الحوادث، ٢٠٢١، ص ١٣٤، طهران  
١١٦ شريفى، الحوادث في القانون الإيراني، ٢٠٢٠، ص ١١٧، تبريز  
١١٧ كاشفى، المسؤولية القانونية في الحوادث، ٢٠٢١، ص ١٠٢، أصفهان  
١١٨ محمودى، المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ١٠٤، مشهد  
١١٩ موسى، دراسة قانونية حول الإعفاء من المسؤولية، ٢٠٢٠، ص ١١٢، طهران  
٢٠ نجم، الحوادث في القانون الإيراني، ٢٠٢٠، ص ١١٨، مشهد

#### المصادر

١. أبو النور، أحكام المسؤولية في القانون العراقي، ٢٠١٩، ص ١٨٢، الموصل  
٢. أحمدى، السيارات الكهربائية والضرر البيئي، ٢٠٢١، ص ١٩٥، البصرة  
٣. أحمدى، القواعد القانونية للمسؤولية، ٢٠٢٠، ص ٢١٧، بغداد  
٤. الأشقر، السيارة الكهربائية والمسؤولية القانونية، ٢٠٢٠، ص ١٠٢، بغداد  
٥. بدر، القوة القاهرة في قوانين العصر الحديث، ٢٠٢١، ص ٢٢٥، النجف  
٦. التميمي، الجرائم الإلكترونية والقانون، ٢٠٢٠، ص ١١٨، بغداد  
٧. التميمي، المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ١٧٤، البصرة  
٨. تائر الزيد، الأمن السيبراني والمسؤولية، ٢٠٢٢، ص ١٤٢، بغداد  
٩. الجابري، التأثيرات القانونية للسلامة، ٢٠٢١، ص ١٣٥، بغداد  
١٠. الجابري، المسؤولية عن الحوادث الطبيعية، ٢٠١٩، ص ٩٨، بغداد  
١١. الجابري، فقه المسؤولية، ٢٠٢١، ص ١٠٦، بغداد  
١٢. الجبوري، المسؤولية المدنية، ٢٠٢٠، ص ١٣٥، بغداد  
١٣. الجعفري، التطور القانوني في العراق، ٢٠٢١، ص ٢١١، بغداد  
١٤. الجعفري، المسؤولية في قضايا العيوب الميكانيكية، ٢٠٢٠، ص ١٥٠، كربلاء  
١٥. جمال الكربلائي، قانون الطفل والمسؤولية المدنية، ٢٠٢١، ص ٩٣، النجف  
١٦. الحسيني، دراسة في المسؤولية، ٢٠٢١، ص ٨٩، النجف  
١٧. الراوي، التشريعات الحديثة في العراق، ٢٠٢١، ص ٢٤٠، البصرة  
١٨. الراوي، المسؤولية عن الأعطال الفنية، ٢٠٢٠، ص ٢١٥، البصرة  
١٩. زيد العلوى، أسباب العفو المدنى، ٢٠٢٢، ص ١٥٤، بغداد  
٢٠. الزيدى، الأحكام المدنية في العراق، ٢٠٢١، ص ١٧٥، النجف  
٢١. الزيدى، التأهيل القانوني للسائقين، ٢٠٢١، ص ١٨٥، كربلاء  
٢٢. العابد، المسؤولية في الحوادث المرورية، ٢٠٢٠، ص ٧٨، كربلاء  
٢٣. عامر الموسوى، المسؤولية والتكنولوجيا، ٢٠٢٠، ص ٢٠١، بغداد  
٢٤. العبدالله، دراسة في المسؤولية المدنية، ٢٠٢٠، ص ١٢٥، بغداد  
٢٥. عزيز، القانون المدني العراقي، ٢٠٢١، الموصل  
٢٦. العزيز، تحليل الحوادث المرورية، ٢٠٢١، الموصل  
٢٧. العسلي، مسؤولية السيارات في العالم الرقمي، ٢٠٢١، البصرة





٢٨. عصام الراوى، القضية المدنية والتحليل السببي، ٢٠١٨، الموصل  
 ٢٩. فؤاد الاسدى، الغش والخداع فى العقود، ٢٠١٩، بغداد  
 ٣٠. كامل الزبيدى، الخرائط الرقمية والمسؤولية، ٢٠٢٢، بغداد  
 ٣١. مجموعة الأحكام القضائية، ٢٠٢٠، ص ١٧٧، بغداد  
 ٣٢. محمدي، المسؤولية فى عصر التكنولوجيا، ٢٠٢٠، بغداد  
 ٣٣. الموسوي، أصول المسؤولية المدنية، ٢٠٢١، البصرة  
 ٣٤. الموسوي، شرح مسؤولية السائق، ٢٠٢٠، بغداد  
 ٣٥. موسى، المسؤولية المدنية فى الفقه العراقى، ٢٠٢١، بغداد  
 ٣٦. الهاشمى، تفسير المسؤولية، ٢٠٢٠، ص ١٤٤، بغداد  
 ٣٧. يوسف نعيم، المسؤولية فى القانون الفرنسى والعراقى، ٢٠٢١، البصرة

### Sources

1. Abu al-Nour, Liability Provisions in Iraqi Law, 2019, p. 182, Mosul
2. Ahmadi, Electric Cars and Environmental Damage, 2021, p. 195, Basra
3. Ahmadi, Legal Rules of Liability, 2020, p. 217, Baghdad
4. al-Ashqar, Electric Cars and Legal Liability, 2020, p. 102, Baghdad
5. Badr, Force Majeure in Modern Laws, 2021, p. 225, Najaf
6. al-Tamimi, Cybercrimes and the Law, 2020, p. 118, Baghdad
7. al-Tamimi, Civil Liability, 2021, p. 174, Basra
8. Thaer al-Zaid, Cybersecurity and Liability, 2022, p. 142, Baghdad
9. al-Jabri, Legal Effects of Safety, 2021, p. 135, Baghdad
10. Al-Jabri, Liability for Natural Accidents, 2019, p. 98, Baghdad
11. Al-Jabri, Jurisprudence of Liability, 2021, p. 106, Baghdad
12. Al-Jabri, Civil Liability, 2020, p. 135, Baghdad
13. Al-Jaafari, Legal Development in Iraq, 2021, p. 211, Baghdad
14. Al-Jaafari, Liability in Mechanical Defect Cases, 2020, p. 150, Karbala
15. Jamal Al-Karbala, Child Law and Civil Liability, 2021, p. 93, Najaf
16. Al-Husseini, A Study in Liability, 2021, p. 89, Najaf
17. Al-Rawi, Modern Legislation in Iraq, 2021, p. 240, Basra
18. Al-Rawi, Liability for Technical Malfunctions, 2020, p. 215, Basra
19. Zaid Al-Alawi, Reasons for Civil Pardon, 2022, p. 154, Baghdad
20. Al-Zaidi, Civil Provisions in Iraq, 2021, p. 175, Najaf
21. Al-Zaidi, Legal Rehabilitation of Drivers, 2021, p. 185, Karbala
22. Al-Abed, Liability in Traffic Accidents, 2020, p. 78, Karbala
23. Amer Al-Mousawi, Liability and Technology, 2020, p. 201, Baghdad
24. Al-Abdullah, A Study in Civil Liability, 2020, p. 125, Baghdad
25. Aziz, Iraqi Civil Law, 2021, p. 213, Mosul
26. Al-Aziz, Traffic Accident Analysis, 2021, p. 214, Mosul
27. Al-Asali, Car Liability in the Digital World, 2021, p. 98, Basra
28. Issam Al-Rawi Civil Law and Causal Analysis, 2018, p. 199, Mosul
29. Fouad Al-Asadi, Fraud and Deception in Contracts, 2019, p. 123, Baghdad
30. Kamel Al-Zubaidi, Digital Maps and Liability, 2022, p. 74, Baghdad
31. Collection of Judicial Rulings, 2020, p. 177, Baghdad
32. Mohammadi, Liability in the Age of Technology, 2020, p. 202, Baghdad
33. Al-Moussawi, Principles of Civil Liability, 2021, p. 170, Basra
34. Al-Moussawi, Explanation of Driver Liability, 2020, p. 158, Baghdad
35. Musa, Civil Liability in Iraqi Jurisprudence, 2021, p. 130, Baghdad
36. Al-Hashemi, Interpretation of Liability, 2020, p. 144, Baghdad