



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

زمان چاپ: ۱۴۰۱/۰۴/۱۰

## مسئولیت های حقوقی و کیفری مرتبط با خودرو سازان داخلی

سید مرتضی میری<sup>۱</sup>

۱- مدیر بازرسی عملکرد و امور حقوقی  
Seyed.morteza.miri1088@gmail.com

### چکیده

برخورداری از کالا و خدمات سالم، با کیفیت مناسب و عاری از عیوب و خطرات، از ابتدایی ترین حقوق مصرف کننده است. مصرف کننده در دنیای پیچیده تولید، در بسیاری موارد از ترکیبات، کالا را می شناسد و نه بر موارد زیان آن وقوف کامل دارد. چه بسا در روند تولید، کالاهایی ساخته شود که معیوب باشد و مصرف کننده با استفاده از آن دچار زیان و خسارت شود. (صالحی و ابراهیمی، ۱۳۹۱) لذا چگونگی تشخیص عیب و مسئولیت ناشی از آن، خصوصا مواردی که خارج از رابطه قراردادی طرفین، منجر به ایجاد خسارت می گردد نیازمند بررسی و شناخت عمیق اصطلاحاتی همچون عیب می باشد، همچنین نبود تعریف جامع و مشخصی از این مفهوم در قانون مادر (قانون مدنی)، در تشخیص و تعیین میزان زیان ناشی از کالای معیوب، ابهاماتی ایجاد می نماید. بطور کلی مسئولیت مدنی تولیدکنندگان و فروشندگان کالاهای معیوب تحت دو عنوان مسئولیت مدنی و مسئولیت کیفری مورد بحث و بررسی قرار می گیرد.

**کلمات کلیدی:** بین ۳ تا ۵ کلمه که با کاما از یکدیگر جدا شده باشند. )

### ۱-مقدمه

زندگی در شهر و صرفه جویی در وقت و سرعت دادن و رسیدن به کارهای روزمره و .... همه دست به دست هم داده است که مردم برای رسیدن و انجام دادن به کارهای بیرون از منزل از خودرو استفاده نمایند. استفاده نمودن از خودروها اگرچه باعث سرعت دادن به کارها داده شده است اما در برابر آن باعث بروز خطراتی از جمله تصادف ناشی از سهل انگاری و یا عیب و نقصی که در خودرو هنگام تولید آن داشته است به همراه دارد. در بازار پیچیده ی تولید خودرو مصرف کننده در بسیاری از موارد از کیفیت تولید و ایمنی آن و طرز استفاده از آن اطلاع و سررشته ای ندارد. از سوی دیگر ممکن است خودروی تولید شده دارای نقص باشد و مصرف کننده با استفاده از این خودرو دچار زیان و خسارت شود. عدم آگاهی مصرف کنندگان و اعتماد آنها نسبت به خودروی عرضه شده زمینه ساز سوء استفاده ی برخی از خودروسازان است. لذا از جمله موضوعاتی که از گذشته های دور در هر نظام حقوقی مورد توجه بوده بحث حمایت از مصرف کننده کالا است که مصرف کننده (خریدار) خودرو نیز از جمله آنها می باشد که این مهم با پیشرفت فن آوریهای جدید و پیچیده تر شدن فرایند تولید تا مصرف بیش از پیش اهمیت پیدا کرده است. حقوق مصرف کننده امروز به عنوان یکی از ارزش ها و هنجارهای نوظهور جوامع بشری مورد توجه و حمایت قانون گذاران و دست اندرکاران عدالت کیفری قرار گرفته است قوانین حمایتی پیشگیرانه و جبرانی ای در این زمینه به کارگرفته می شود تا از مصرف کننده خودرو که به عنوان طرف ضعیف تر رابطه حمایت



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

شود. قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۱/۹/۲۹ از جمله این قوانین است که سعی کرده تا نظام حمایتی خاصی را برای مصرف کنندگان خودرو برقرار کند که از جمله موارد مذکور در این قانون، مسئولیت مدنی عرضه کنندگان خودرو در برابر خریداران آن می باشد.

در نظام های حقوقی کنونی، سازنده ای که خودروی معیوب به عموم می فروشد، ضامن خساراتی است که از عیب خودرو ناشی می شود. یکی از پیامدهای پرداختن به مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو در شرایطی که منجر به خسارت مالی، صدمه بدنی یا مرگ می شود، آن است که در کشورهای مختلف، خودروسازان در مواردی که عیب خودرو، آشکار و اثبات شده، به منظور پیشگیری از ورود صدمات بدنی یا خسارات بیشتر به فراخوان رفع عیب متوسل شده اند. سه مبنای حقوقی را برای چنین مسئولیتی می توان شناسائی نمود: نخست، تقصیر، دوم، نقض ضمانت و سوم مسئولیت مطلق. براساس قوانین ایران، سازنده خودرو در طول مدت ضمانت، مکلف به رفع هر نوع نقص یا عیب ناشی از طراحی، مونتاژ، تولید یا حمل است که در خودرو وجود داشته باشد یا در نتیجه استفاده معمول از خودرو بروز نموده است. هزینه های رفع عیب در طول مدت ضمانت و جبران کلیه خسارات وارده به مصرف کننده و اشخاص ثالث اعم از خسارات مالی و جانی و هزینه های درمان ناشی از نقص یا عیب، هزینه حمل و تامین خودروی جایگزین برعهده سازنده است. مبنای حقوقی و مقررات حاکم بر وضعیت حقوقی عیب خودرو اعم از عیب طراحی، عیب ساخت و عدم راهنمایی مقتضی و طرق جبران خسارت، حل اختلاف و مرور زمان از جمله این مسئولیت ها می باشد که برعهده سازنده خودرو است. (توکلی، سعید، ۱۳۹۲، صص ۵۶) اما پیچیدگی های این صنعت و افزایش تقاضای مصرف کنندگان و رشد فزاینده آن دیواره های سنتی را در نوردیده است و مباحث نوینی را مطرح ساخته است. شاهد این ادعا در ایران تصویب قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو در سال ۱۳۸۶ علی رغم وجود قانون حمایت از مصرف کنندگان پیش از آن (۱۳۵۴) می باشد. نابرابری شدید اقتصادی میان تولیدکنندگان خودرو و مشتریان اصل حاکمیت اراده در قرارداد فی مابین آنها را دچار آسیب کرده، به طوری که خودرو سازان با داشتن شرایط برتر و همچنین فقدان فضای رقابتی قادر به تحمیل اراده خویش بر مصرف کنندگان باشند. (بادینی، حسن، ۱۳۹۴، صص ۶۴)

## مسئولیت مدنی ناشی از عیب یا نقص تولید

در این مبحث مسئولیت مدنی تولید کنندگان خودرو مبتنی بر نظریه سنتی تقصیر می باشد. در نظریه مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر رابطه سببیت میان عامل زیان و زیان وارده ضروری است و مستلزم اثبات آن از سوی زیان دیده است. (محمد عزیزی، علی رضا محمد زاده، اسحق بامری، ۱۳۹۷) این مسئولیت در قبال دارندگان خودرو مسئولیت قراردادی است که مطابق قرارداد فروش و خدمات پس از فروش تحقق می یابد. اما مسئولیت خودرو سازان محدود به این مسئله نمی شود و آنان در قبال زیان های ناشی از نقص عیب خودرو در مقابل ثالث نیز مطابق ضمان قهری مسئول هستند. این قاعده را امروزه همه پذیرفته اند و مسئولیت محض را محدود به سلسله خریداران و مصرف کننده نمی کنند و به اشخاص ثالث که هیچ رابطه ای با تولید و مصرف کالا ندارند، سرایت می دهند. اما در این مرحله از تحول نیز مشکلات خاصی بروز کرد. اولاً - زیان دیده باید بر مبنای قواعد عمومی مسئولیت، تقصیر خوانده را اثبات نماید. ثانیاً - از جهت قلمرو نظریه تقصیر نیز حمایت قانون شامل اشخاصی می شود که قابل پیش بینی باشند. (علی نوری، داود بزرگمهر، ۱۳۹۷)

## ۱-۳-۱-۱ مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید در قبال دارندگان خودرو (نظریه تقصیر)

عیب خودرو در سه سطح عیب طراحی، عیب تولید و عیب در بهره برداری قابل و بررسی می باشد. این عیوب به طور یکسان موجب مسئولیت مدنی خودروسازان نمی شود و با یکدیگر متفاوت است لذا در این بخش به بررسی مسئولیت مدنی ناشی از این سه عیب می پردازیم.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

## ۱-۱-۳ مسئولیت مدنی خودرو سازان در اثر عیب در طراحی خودرو

اگر به دقت در روند تولید یک کالا از ابتدا تا انتهای آن نظر بیفکنیم؛ شاید بتوان گفت که اولین مرحله در تولید هر کالا، مرحله طراحی آن کالا می باشد. بنابراین، در صورتی که کالا در مرحله طراحی آن به صورت معیوب طراحی گردد، این نوع عیب در واقع عیب در طراحی کالا می باشد. طراحی معیوب کالا می تواند در تمامی کالاها مصداق داشته باشد (نوری، ۱۳۹۶). عیب دراصل طراحی آنچنان عیبی است که نه در یک نمونه از خودرو بلکه در تمامی خودروهای تولید شده از همان طرح نیز وجود دارد طراحی اشتباه خودرو باعث می شود که خودرو برای اهداف تعیین شده از ایمنی مطلوبی برخوردار نباشد. (جعفری تبار، ۱۳۷۶، ۹۱) از جمله عیب های مهم خودرو، عیب در طراحی است. عیب در طراحی خودرو شامل عیوب ایرودینامیکی، سازه ای، کنترلی و... می باشد که به فناوری تجهیزات تولید مرتبط نبوده وضعف اولیه در طراحی نخستین موجب بروز این مشکل می باشد در واقع فقدان دانش طراحی مهندسان ویا در قصور آنان در پیش بینی تمام جهات کاربری خودرو منجر به ضعف طراحی می شود. اما چه عیبی در طراحی مؤثر در تحقق مسئولیت مدنی می گردد؟ به طور مثال وجود کیسه هوا و طراحی آن در خودرو موجب ایمنی بیشتر خودرو می شود و خریداران را در انتخاب آن ترغیب می نماید اما چنانچه در تصادفی که کیسه هوا عادتاً باید عمل می نموده به درستی کار نکرده و موجب خسارات جانی شود چنانچه عیب طراحی اثبات گردد مسئولیت مدنی قابل اثبات می باشد. بنابراین می توان گفت در زمینه اشکالاتی که موجب بروز خطر شده است چنانچه ناشی از طراحی اولیه بوده باشد و تولیدکننده به دلیل قصور در ارتقای فناوری و همگام نشدن با طراحی علمی ویا ضعف در کنترل کیفیت مسئول می باشد اما معیارهایی برای تشخیص عیب طراحی خودرو وجود دارد که داد گاه می تواند در رسیدگی به ادعاهای خواهان به آن توجه نماید. چرا که خواهان مدعی عیب در طراحی خودرو باشد باید بار اثبات را به دوش کشد.

### ۱- معیار انتظار مشروع کننده<sup>۱</sup>

انتظار مشروع مقوله ایست نوین که در اثر توسعه حقوقی مورد توجه قرار گرفته است. انتظار مشروع اگر چه در ذیل دامنه حق نمی گنجد اما در کشورهای پیشرفته در رویه قضایی جایی برای خود باز کرده است. در این زمینه نیز حداقل انتظار مصرف کننده انتظار دریافت خدماتی متناسب با هزینه پرداختی ضمن رعایت استانداردهای لازم جهت ایمنی می باشد (غمامی، ۱۳۸۶، ۵۳). مطابق این معیار چنانچه طراحی خودرو به گونه ای باشد که ممکن است در شرایط خاص یا ویژه ای کارکرد غیرمنتظره یا ضعیف تری نسبت به شرایط عادی داشته باشد، طراح و خودروساز آن را متذکر شده ویا هشدار قبلی داده باشند. مانند عملکرد ترمزها در برف ویا کارکرد خودروها در مناطق کوهستانی و صعب العبور.

### ۲- تئوری سود - خطر<sup>۲</sup>

این معیار مختص به کالاهایی است که اگرچه خطراتی نیز دارند اما فوایدی نیز در بردارند و کسی که از فواید آن استفاده می کند باید هزینه زیان های آن را پردازد این امر به ویژه در مورد خودرو حائز اهمیت است بزرگترین عیب اتومبیل را می توان آلوده کردن هوا دانست که بر میزان آلاینده های هوا می افزاید و مطابق این معیار می توان کسی را که از فواید آن استفاده می کند مسئول جبران این زیان دانست. بنابراین هرکس سودی عایدش می گردد، چنانچه در اثر عمل مستقیم یا غیرمستقیم وی زبانی نیز حاصل شود مسئول جبران آن می باشد.

<sup>۱</sup> . The Legitimacy expectation of consumer test

<sup>۲</sup> . The risk – profit theory



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

## ۳- معیار میانه<sup>۱</sup>

این معیار در واقع تلفیقی از دو روش فوق است که مطابق آن دادرس براساس اوضاع، شرایط و صلاحدید خویش می تواند از هریک از معیارهای فوق پیروی نماید. در واقع طبق این معیار علم قاضی به یاری وی شتافته تا براساس گزینش گری از میان دو روش فوق بپردازد.

## ۳-۲ مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید خودرو

بطور کلی مسئولیت مدنی تولیدکنندگان و فروشندگان کالاهای معیوب تحت دو عنوان مسئولیت مدنی قرار دادی و مسئولیت مدنی قانونی (غیر قرار دادی)، مورد بحث و بررسی قرار می گیرد. مسئولیت نوع اول که بر اصل حاکمیت اراده، بین طرفین قرار داد است، اثر مستقیم تعهدات قرار دادی فی مابین می باشد؛ در حالی که مسئولیت نوع دوم ناشی از الزامات قانونی، نظم عمومی و قواعد انتظامی است. (ابراهیمی، ۱۳۸۲) در مسئولیت مدنی (ضمان قهری) ناشی از عیوب، نبود تعریف جامع و مشخصی از عیب در قوانین موضوعه داخلی و نحوه اثبات و جبران خسارات آن بعنوان یک خلاء قانونی، مورد توجه حقوقدانان قرار دارد؛ چرا که بسیاری ضرر و زیان های ناشی از عیب کالا، خارج از رابطه قرار دادی طرفین بوجود می آیند.

در این نوع مسئولیت برخلاف عیب طراحی که ناشی از ضعف دانش یا فناوری است در فرایند تولید کیفیت قطعات در سطح استاندارد و مطلوب نیست که می تواند آتار سوء و پیامد منفی داشته باشد. در این زمینه ممکن است خودروساز علیرغم طراحی مطلوب و مناسب با به کار بردن مواد اولیه نامرغوب و ارزان جهت دستیابی به سود بیشتر اقدام ورزد.

عیب در تولید ممکن است نوعی یا شخصی باشد؛ گاه خط تولید کالایی ناقص است و همانند فرضی که طرح ساخت کالا نادرست است همه فرآورده های از آن نوع معیوب می شود؛ ولی در نوع عیب های از این گونه در اثر خطای سازنده پاره ای از مصداق ها عیب پیدا می کند؛ مانند این که پیچ های چرخ اتومبیلی محکم نمی شود و در حال حرکت واژگون می گردد؛ عیبی که به طرح و خط عمومی تولید ارتباط ندارد و کمتر از عیب در طرح رخ میدهد. به همین جهت عیب در تولید را عیب عملی نامیده اند در برابر عیب در طرح که نظری است. تمیز عیب در تولید آسان است زیرا کالای معیوب با سایر مصداق های آن که همه در خط تولید باید یکسان باشد تفاوت دارد و این مقایسه عیب در تولید مبیع را مشخص می کند؛ در حالی که مبنای قیاس در عیب طراحی مشخص نیست و به سختی معلوم می شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ۸۰)

بنابراین مسئولیت ناشی از عیب و به طریق اولی مسئولیت مبتنی تقصیر است و بار اثبات به دوش مصرف کننده خودرو می باشد. بدین ترتیب که وی باید کیفیت پایین و نا مطلوب قطعات خودرو و رابطه سببیت را میان عامل زیان و زیان وارده را اثبات نماید. بدین گونه است که مسئولیت مدنی خودروساز تحقق می یابد. به طور خلاصه آن که مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید بر مبنای مسئولیت تقصیر است و نظریه خطر یا فرض تقصیر کارگر نمی باشد.

## ۳-۳ مسئولیت ناشی از عیب انتفاع یا بهره برداری

طبق این نظریه تولیدکننده باید نحوه انتفاع و بهره برداری مناسب را به مصرف کننده آموزش داده و هشدارهای لازم را در زمینه معایب آن گوشزد نماید. این موضوع معمولاً در هنگام فروش خودرو به همراه دفترچه راهنما تحقق می یابد؛ و در این دفترچه راهنما خودروساز نحوه استفاده، امکانات و هشدارهای لازم را در آن متذکر می شود. این امر موجب می گردد تا مصرف کننده به طرز بهینه و مطلوب تری از خودرو استفاده نموده و کمتر دچار نقص و خرابی گردد.

«رویه قضایی فرانسه در آغاز میان تعهد به آگاه سازی و عیب فرقی قائل نبود و در واقع فروشنده را به آگاه سازی از دو چیز متعهد می دانست: آگاه سازی مشتری از وضعیت مبیع (عیب) و آگاه سازی وی از نحوه استعمال مبیع و دادن هشدار از

<sup>1</sup> . Tow – prony test



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

خطاهای پنهان آن. در کامن لا نیز فقدان را هنمایی و هشدار، نوعی عیب کالا محسوب می شود. اما خود مبحث تعهد به آگاه سازی و تکلیف تولید کنندگان و فروشندگان در مورد را هنمایی و هشدار، به اندازه کافی وسیع و مهم است که توان آن را در ذیل مبحثی جدای از خیار عیب مورد بحث قرار داد. (جعفری تبار، ۱۳۷۵، ۹۵)

البته لازم به ذکر است که هشدار و تذکر همواره نمی تواند رافع مسئولیت تولید کننده باشد و عیب در تولید و طراحی را پوشش داده و بی اثر نماید. که تولید کننده باید حداکثر تلاش خویش را در رفع عیب خودرو نموده و با تمام توان و تکنولوژی سعی در به حداقل رساندن نارسایی ها نماید و به نظر می رسد که تشخیص این موضوع پس از ارجاع به کارشناسان خبره به عهده دادگاه می باشد. اما در مواردی که عیب تولید آشکار شده است و خودرو ساز از طریق اعلان عمومی یا اعلام مشتریان و مصرف کنندگان فراخوان عمومی جهت مراجعه و رفع عیب می دهد در صورت عدم مراجعه مبری از مسئولیت در صورت وقوع حادثه زیانبار می شود. این موضوع در مورد اتومبیل پژو سواری ۴۰۵ ساخت سال های ۱۳۸۰ و ۱۳۸۱ به دلیل آتش سوزی های متعدد مشهود بود. لازم به ذکر است و این زمینه به نظر می رسد اعلان عمومی کارگشا نمی باشد و خودرو ساز بایست علاوه بر آن حتی الامکان به تمامی مصرف کنندگان اعلام خطر و ضرورت مراجعه به شرکت را متذکر شود.

## ۳-۴ مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید در قبال اشخاص متضرر (نظریه خطر)

مسئولیت مدنی سازندگان خودرو را در قبال اشخاص ثالث مسلماً تحت مسئولیت قراردادی نمی توان گنجانده چرا که اساساً اصل نسبی بودن قراردادها این امکان را مگر در مواقع استثنایی فراهم نمی سازد که قرارداد و آثار آن به ثالث تسری یا بد. لذا موضوع ضمان قهری و یا نظریه خطر در این باب مفتوح است. مفهوم خطر با توجه به مسئله تولید کالا تولید کننده کالای خطرناک باید زینهای احتمالی و راه استفاده درست از کالای عرضه شده را به همه مصرف کنندگان گوشزد کند. این تکلیف را عرف برای هر تولید کننده ای می شناسد و خودداری از آن تقصیری است که به آسانی نمی توان از آن گذشت. بنابراین، تولیدکننده مسوول جبران زینهایی است که در نتیجه تقصیر او به دیگران وارد شده است. منتها، در این مورد اصول مسئولیت او ناشی از تسبیب ورود ضرر به دیگری است (ماده ۳۳۳ و ۳۳۴ قانون مدنی و ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی) (کاتوزیان، ۱۳۹۳، ۲).

نظریه خطر ارائه دهنده این فکر است که هر کس در عرصه جامعه به فعالیتی بپردازد که محیط را برای دیگران خطرناک کند و چون منافع این وضع خطر آفرین به وی می رسد. سزاوار است که زیان ناشی از آن را تحمل کند اگر چه تقصیری نکرده باشد. و چون دیده اند نظریه خطر در برابر نفع، برخی از فعالیت های خطر آفرین مانند رانندگی برای تفریح را پوشش نمی دهد، نظریه خطر مطلق را به میدان آورده اند که مطابق آن انجام دهنده فعل در هر حال مسئول زیان ناشی از آن است اگر چه تقصیری مرتکب نشده باشد. (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۳)

در نظریه ایجاد خطر تقصیر کارفرما یا تولیدکننده به دلیل ایجاد محیطی خطرناک مفروض است و وی عوض سودی که از کالای خطرناک می برد می بایست خسارت آن را نیز متحمل شود. لذا با توجه به این امر که اتومبیل نیز به دلیل سرعت بالا خطراتی را برای اشخاص ثالث ایجاد می کند و آمار تصادفات به ویژه در ایران مؤید این مطلب می باشد که اتومبیل ممکن است در زمره کالاهای خطرناک به شمار آورد. این در صورتی است که تحقیقات مرکز پذیرش مجلس سه عامل و نیروی انسانی، جاده و کیفیت وسائط نقلیه را عامل تصادفات جاده ای نام برده است.

اما با این اوصاف تولید کالای خطرناک را نباید با تولید کالای معیوبی که خطر آفرین شده است اشتباه کرد هر چند هر دو از جهت خطر سازی به یکدیگر شبیه اند و کالای معیوب نیز در اثر عیب در طرح یا تولید یا نقص اطلاعات، به صورت کالایی خطرناک درمی آید، نباید تفاوت های آشکار این دو مفهوم را از نظر دور داشت. خطر ناشی از کالای خطرناک ذاتی است و به بی مبالاتی و تقصیر در جریان تولید ارتباط ندارد، در حالی که خطر کالای معیوب غرضی و ناشی از بی مبالاتی در پرهیز از خطرهای احتمالی و کوشش در راه تامین ایمنی مصرف کنندگان است. (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ۸۷)



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

## مسئولیت ناشی از عدم آموزش کافی به مصرف کنندگان

آموزش مصرف کنندگان منجر به استفاده بهینه از خودرو و کاهش میزان خرابی آن می‌گردد. چکهای دوره‌ای خودرو، تعویض به موقع روغن، الاستیک و سایر آموزشهای مرتبط با ایمنی همچون سرعت مطمئنه، رانندگی در برف و باران، قابلیت ترمزها، میزان خطا و بسیاری آموزشهای دیگر از مواردی هستند که عرضه کننده بایستی از طرق گوناگون آنها را به مصرف کننده آموزش دهد.

در این راستا ماده ۲۴ آیین نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو اذعان می‌دارد: «عرضه کننده خودرو باید ضمن آموزش کارکنان خدمات پس از فروش و تعمیرگاهها؛ مستندات اجرایی لازم برای ارائه خدمات به هر محصول و همه دستور العمل‌های فنی راهنمای تعمیراتی بخش‌های مختلف خودرو؛ آموزش استفاده از تجهیزات تخصصی را فراهم و از طریق واسطه خدمات پس از فروش به همه نمایندگان مجاز ارائه کند».

عدم رعایت موارد فوق موجب ضمان عرضه کننده خودرو میگردد و تحقق مسئولیت مدنی وی می‌شود که از طریق هیأت حل اختلاف موضوع تبصره (۲) ماده (۹) قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو قابل شکایت و پیگیری می‌باشد.

## ارکان تحقق مسئولیت کیفری شرکتهای خودروسازی:

در چارچوب حقوق کیفری ایران، برای حمایت از مصرف کنندگان محصولات صنعتی که از یک محصولات صنعتی صدمه می‌بینند، عرضه کنندگان آنها در صورت تحقق شرایطی مسئولیت کیفری خواهند داشت.

ضرر - ۳-۱ :

مسئولیت کیفری سازندگان در مقابل مصرف کنندگان، مقید به حصول ضرر است. ضرر در لغت به معنی صدمه، زیان، خسارت، آسیب و گزند است (دهخدا، ۱۳۷۷، ص ۱۳۷۱) لفظ ضرر که در مقابل نفع استعمال می‌شود، در لغت به معنی نقصان و زیان است و زیان نیز که ضد سود میباشد به معنی خسارت است. در قانون آئین دادرسی کیفری، اصطلاح ضرر و زیان تماماً و در معنای لغوی آن استعمال شده، ولی در قانون آئین دادرسی مدنی ضرر به معنی از بین رفتن مال یا به واسطه ی فوت شدن منفعتی که از انجام تعهد حاصل می‌شود، آمده است. در قانون مجازات عمومی سابق و همین‌طور در قانون مجازات اسلامی، لفظ ضرر به ندرت به کار گرفته شده و غالباً قانونگذار به جای ضرر و زیان لفظ خسارت را بکار برده است<sup>۱</sup>. بنابر این ضرر، زیان و خسارت میتواند جسم، جان، روان و مال انسان باشد. ولی آیا همه آنها مشمول حمایت کیفری و موجب مسبولیت کیفری سازندگان است؟ پاسخ به این سوال از این جهت مهم است که با وقوع صدمه به مصرف کنندگان اگر نظر بر مجرمیت سازنده داشته باشیم، تشریفات تعقیب دعوی و رسیدگی و حکم و دیگر آثار ناشی از آن کاملاً متفاوت با موردی است که سازنده فقط مسئولیت مدنی دارد. در قانون مجازات اسلامی ماده ای وجود ندارد که به صراحت بر جرم بودن صدمه به جسم و جان انسان که مشخصاناشی از کالای صنعتی باشد دلالت نماید؛ ولی با نظر به یک رابطه منطقی و اینکه مجازات متوقف بر وقوع جرم است و اینکه ایراد هر نوع صدمه به جسم و جان انسان، اعم از عمد یا غیر آن و با هر وسیله ای که انجام گیرد، به واسطه اینکه ضمانت اجرای آن دیه است و دیه مطابق ماده ۱۲ قانون مجازات اسلامی از مجازاتهاست، به دست می‌آید که هر نوع صدمه جسمی و جانی ناشی از محصول صنعتی جرم است. این نوع جرایم (صدمات ناشی از محصولات صنعتی) که به تسبیب واقع میشوند چون روانی آن عمد نیست، شروع به جرم ندارند؛ ولی ممکن است در مراحل قبل از وقوع صدمه به منظور پیشگیری از وقوع صدمه، با شرایطی تولید و عرضه برخی کالاها جرم خاصی شناخته شوند که تحقیقا: غیر از شروع به جرم است، ولی در صورتی که صدمه ای از آنها واقع گردد، مجازات سازنده یا عرضه کننده تشدید میشود.

<sup>۱</sup>. قوانین آیین دادرسی مدنی، آیین دادرسی کیفری و مسئولیت مدنی





# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

## ۱-۱-۳- اوصاف ضرر موجب مسئولیت

۱. ضرر بدنی: آسیب ناشی از کالا باید به بدن انسان وارد آید تا موجب مسبولیت کیفری سازنده و حمایت از مصرف کننده شود. منظور از آسیب یا خسارت، صدماتی است که منجر میشود به ازهاق نفس (قتل)، قطع، شکستگی، جرح، ضرب، از بین رفتن منافع عضو و هریک از انواع جراحات به سر و صورت و درون انسان، به طوری که از نظر قانونی یا شرعی بتوان آسیب دیده را مستحق دیه یا ارش دانست.

۲. ضرر قطعی: پرداخت دیه یا ارش به عنوان مجازات در مقابل ضرر به بدن انسان است. بنابراین بر اساس احتمال، شک، ظن و حتی قطع به وقوع خسارت به بدن در آینده، نمیتوان سازنده را به جرم صدمه به بدن مسئول تادیه دیه دانست. البته ممکن است در مواردی به برخی از اعضای بدن مصرف کننده خسارت وارد شده باشد ولی نتوان مقدار دیه را بالافاصله تعیین نمود. در این صورت به واسطه وقوع ضرر، جرم واقع شده است، ولی اندازه مجازات دیه به عهده سازنده، قطعی نیست و باید مطابق با برخی از موارد قانون مجازات اسلامی، مثل ماده ۴۴۲ دیه یا ارش را پس از نتیجه درمان تعیین کرد.

## ۲-۱-۳- اسباب عینی ضررهای ناشی از کالای صنعتی

برای وقوع یک حادثه ناخواسته ناشی از یک محصول صنعتی، از نظر فیزیکی و مادی ممکن است عوامل مختلفی دخالت داشته باشند که در واقع از شرایط، وقوع صدمه‌ها. ولی از نظر عرفی عامل عینی مولد ضرر ناشی از محصول صنعتی، محدود به یک یا چند عامل خاص مبثر در نتیجه است که سبب، نامیده میشود و عموماً به سازنده منتسب است. (شاکری، ابوالحسن، شماره ۱۳۸۲، ۴۰)

۱. عیب: درباره مفهوم عیب گفتگو بسیار شده است. قانون مدنی تعریفی از عیب ارائه ننموده و به نظر عرف گذارده، چنانکه در ماده ۴۲۶ قانون مدنی می‌گوید: تشخیص عیب بر حسب عرف و عادت می‌شود و بنابراین ممکن است بر حسب ازمنه و امکانه مختلف شود «زیرا عرف در محلی ممکن است امری را عیب بداند و عرف محل دیگر آن را عیب نشاسد و یا در زمانی عیب بشمارد و در زمان دیگر به آن اثر ندهند». (امامی، ۱۳۹۳، ۱) بر این اساس به نظر میرسد کالایی معیوب محسوب میگردد که نوعاً مصرف کننده نتواند از آن استفاده متعارف را بنماید و یا احیاناً بر خلاف انتظار، قراردادی موجب آسیب به مصرف کننده شود. از این رو خسارات یا صدماتی که از طبیعت کالا ناشی میشود و نوعاً قابل انتظار یا پیش بینی است، عیب تلقی نمی‌شود و مسبولیتی را متوجه سازنده آن نمیکند. مثال: نمیتوان کارخانه شکلات سازی را مسبول فساد دندانهای ناشی از شکر مورد استفاده در شکلات دانست. زیرا متعارف است که در طبیعت شکلات، شیرینی و استفاده از شکر است و حتی میتوان گفت که اگر عیوب ظاهر و پنهانی که مورد خواسته و معلوم مصرف کننده بوده است، سبب صدمه به وی گردد، موجب مسبولیتی برای سازنده نیست و همینطور است حوادث حاصل از عیوبی که در زمان تصرفات مصرف کننده از کالا ناشی شده باشد. اینکه عمر مفید و قابل استفاده یک کالا چقدر است، به نظر سازنده یا قرارداد وی با مصرف کننده و در غیر آنها به عرف استفاده از آن بستگی دارد. ولی به هر صورت، سازنده در طول عمر یک کالا از جهت حوادث قابل پیش بینی که ناشی از عیب آن باشد و در قانون ایران حسب نوع با ماهیت حادثه، مالی یا جسمی باشد، مسبولیت کیفری یا مدنی دارد.

۲. **عدم ارائه اطلاعات کامل:** گاهی حسن استفاده از محصول صنعتی مستلزم توجه به دستورالعمل‌های ویژه ای است که به موجب آنها، استفاده کننده هم از قابلیت و نحوه استعمال محصول صنعتی و هم از خطرات احتمالی پیش بینی پذیر و پیشگیری آن آگاه میگردد، مبنای تکلیف به آگاه سازی از نحوه کار و خطرات کالا در حقوق فرانسه، به مواد ۱۱۳۵ و ۳/۱۱۲۴



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

قانون مدنی ناشی از عرف و حسن نیت عرضه کنندگان مستند است، ولی در حقوق ایران، مستفاد از ماده ۳۶۷ قانون مدنی، آگاه سازی یکی از شرایط صحت تسلیم مبیع است و در غیر این صورت تسلیم به طور کامل محقق نگردیده است (کاتوزیان، ۱۳۹۳، ص ۱۴۷)

صرف نظر از این آثار مدنی، عدم راهنمایی و هشدار به مصرف کننده یا راهنماییهای ناقص یا غلط به وی، در صورت وقوع صدمه به جسم و جان می تواند از باب تسبیب، موضوع مباحث جزایی هم قرار بگیرد.

۳. به کار اندازی نامناسب: امروزه ایمن سازی عرفی کالاهایی که در دسترس و استفاده عموم است، بخشی از وظایف سازندگان محصولات صنعتی است و بعضاً: محصولات را، به صرف ارائه اطلاعات و هشدارهای همراه یاالصاقی، اگر از تجهیزات ایمنی عرفی عاری هستند، نباید در دسترس عموم قرار داد. مثال: آسانسوری که در یک ساختمان نصب میشود، باید از آنچنان قابلیت برخوردار باشد که برای استفاده کننده آن، صرفنظر از توجه به اطلاعات الصاقی، خطر آفرین نباشد. زیرا کسانی که از آسانسور استفاده میکنند، فقط افراد باسواد و هوشیار از اطلاعات الصاق شده نیستند و ممکن است افراد بیسواد، بچه یا پیرمرد هم بخواهند از این وسیله استفاده کنند که در اینصورت، آسانسور نباید موجب آسیب و صدمه استفاده کنندگانش گردد، مگر اینکه استفاده کننده در وقوع ضرر به خود، تعمد یا تقصیر داشته باشد.

## ۴-۱-۳- نقش عوامل خارج از کالا در بروز ضرر

منظور از عوامل خارج از کالا آن دسته از عواملی است که مانع از ایجاد رابطه بین محصول صنعتی با سازنده آن گردد و از نظر عرفی، سبب انحصاری ورود صدمه به مصرف کننده باشد که در نتیجه، انتساب ضرر ناشی از محصول صنعتی به سازنده، سالب به انتفاء موضوع است.

۱. قوه قهریه: غالباً غرض از قوه قهریه، قوای طبیعی مانند طوفان، سیل، زلزله و از این قبیل حوادث است که در وقوع آنها انسانها دخالت ندارند. با وحدت مالک از ماده ۲۲۳ قانون مدنی مبنی بر اینکه متخلف از انجام تعهدوقتی به خسارت محکوم میشود که نتواند ثابت نماید عدم انجام تعهد به واسطه علت خارجی بوده است که نمیتواند مربوط به او باشد و در ماده ۷ لایحه حمایت از حقوق مصرف کنندگان نیز بدین شرح مورد ملاحظه قرار گرفته است، «هر گاه عرضه کننده کالا یا خدمات ثابت نماید که همه احتیاط های لازم را در تولید و عرضه کالا و خدمات به کار برده و عیبی که در کالا یا خدمت وجود داشته، ناشی از حادثه خارجی است که هیچ عرضه کننده حرف های کالا و یا خدمت قادر به پیش بینی و دفع آن نبوده است از مسئولیت پیش بینی و پیشگیری نباشند، مثال: چون در ساختمانهای بلند، احتمال برق گرفتگی ناشی از صاعقه وجود دارد، اگر به طریقه فنی، مثل استفاده از رسانه فلزی، اتصال جریان برق به زمین هدایت نشود و با آمدن صاعقه ساختمان تخریب گردد، سازنده نمیتواند در این خصوص برای تبرئه خود به قوه قهریه استناد نماید؛ ثانیاً: قوه قهریه مانع انجام تعهد سازنده به عملکرد محصول صنعتی باشد و لذا اگر قوه قهریه اخلاقی در کارکرد و فعالیت محصول صنعتی ایجاد نکند، توجیهی برای انتفای مسئولیت سازنده نیست و ثالثاً: سازنده در ایجاد قوه قهریه از روی عمد یا تقصیر دخالت نداشته باشد، هر چند که مسئولیت او به موجب قانون مفروض باشد. (کاتوزیان، ۱۳۶۹، ص ۲۳۲)

۲. اقدام غیر مجاز مصرف کننده: در مباحث فقهی و مدنی، قاعده ای وجود دارد به نام قاعده اقدام که به موجب آن، کسی که باعث ضرر به مال خود شود، دیگری مسئول جبران خسارت وی نیست. در اینجا هر چند اضرار و صدمه علیه جسم و جان





# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

خود تخصصاً: از شمول این قاعده خارج است، اگر شخص مصرف کننده به واسطه اقدامات غیر مجاز خود یا بهره‌م علم به عیب و نقص کالا و یا به واسطه استفاده از کالا در خارج از عمر قراردادی یا عرفاً: مفید آن، در ایجاد حوادث خطرناکی که منجر به صدمه و فوتش شده است دخالت داشته باشد، با نظر به آیه شریفه «التزر وازره وزر اخری» (فاطر، ۱۳) و اصل شخصی بودن مجازاتها منطقی و عقلایی نیست که سازنده را مسئول آن بدانیم؛ لذا رفتار مصرف کننده را میتوان تحت عنوان اقدام علیه خود که ماهیت مشترکی با قاعده اقدام در مباحث مدنی دارد، عامل و علت صدمات وارده بر خودش دانست.

### ۳. دخالت شخص ثالث:

عمل شخص ثالث در این بخش ناظر به فعل یا ترک فعل وی می باشد. فعل که همواره اثر ایجابی در تحقق مسئولیت مدنی داشته و بیشتر بر ضمان قهری اطلاق می شود. اما ترک فعل معمولاً ناشی از رابطه قراردادی است و موجب مسئولیت قراردادی می شود همانند پرستاری که داروهای بیمار را به موقع به وی نخوراند است.

«دخالت شخص ثالث بیشتر در مواردی اهمیت پیدا می کند که خطای خواننده و رابطه سببیت بین این خطا و خسارت ثابت شده است و او به منظور کاستن از مسئولیت خود، ادعا می کند که تنها عامل ورود ضرر نبوده و خطای شخص ثالث نیز در این راه موثر بوده است» (کاتوزیان، وقایع حقوقی، ۹۴). لذا اصل بر این است که شخص در مقابل عمل فردی خود مورد مواخذه قرار گیرد و هیچ گونه مسئولیتی در مقابل شخص ثالث ندارد، مگر آنکه قانون به نحو صریح برخلاف آن اظهار نظر نماید. در مواردی که زیانی به کسی وارد می شود؛ با وجود عامل ظاهری زیان و با بررسی بیشتر امر، آشکار می گردد، فردی غیر از مدعی علیه، عامل زیان است در این مورد، اگر ثابت شود، عمل ثالث، تنها علت وقوع ضرر است و در عین حال قرینه ای دال بر ارتکاب تقصیر از سوی مدعی علیه وجود نداشته باشد؛ می توان عامل ظاهری را از مسئولیت مدنی معاف کرد. بی شک در این فرض، ثالث مسئول عمل خود نخواهد بود. با وصف یاد شده؛ در مواردی می توان، هی یک از دو طرف درگیر در قضیه (مدعی علیه و ثالث) را مسئول ندانست و این فرض هم ناظر به موردی است که هی تقصیری از ناحیه این دو صورت نگرفته باشد. در مواردی که مدعی علیه دخالت شخص ثالث را در بروز حادثه مطرح می کند؛ باید دخالت این فرد را ثابت کند. در حقیقت عامل ظاهری در این مقام، با اثبات دخالت ثالث در ورود زیان رکن وجود رابطه سببیت بین فعل ثالث و ضرر غیرقابل پیش بینی بودن فعل این فرد را ثابت می کند. در صورت اجتماع شخص ثالث و مدعی علیه؛ اگر رابطه سببیت بین فعل مدعی علیه و ضرر؛ به نحو قطعی و تعیینی ثابت نگردد؛ فعل ثالث به عنوان علت منحصر وقوع ضرر در نظر گرفته می شود و همین نحو دخالت ثالث نسبت به مدعی علیه سبب خارجی محسوب شده و ثمره آن معافیت عامل ظاهری از مسئولیت است؛ در این صورت، زیان دیده حق مراجعه به ثالث را خواهد داشت. با این وجود اگر رابطه سببیت بین فعل مدعی علیه و ثالث به صورت سبب جزئی زیان مورد لحاظ قرار می گیرد به همین علت زیان دیده حق مراجعه به هر یک را خواهد داشت. (غلامعلی زاده، ۱۳۹۲، ۲۷۳)

بنابراین در موضوع مسئولیت مدنی خودروسازان چنانچه اثبات گردد که فعل شخص ثالثی منجر به ظهور عیب و در نهایت وقوع خسارت شده است مصرف کننده دیگر جهت جبران خسارت نمی تواند به تولیدکننده مراجعه کند و بایستی به شخص ثالث رجوع کند. به طور مثال زمانی که دارنده خودرو جهت رفع نقص به تعمیرگاه غیر مجاز مراجعه نموده و تعمیرکاری که استانداردهای لازم را از شرکت خودروسازی دریافت نکرده نقص را تشدید می کند چنانچه رابطه سببیت میدان وقوع زیان و عمل وی برقرار شود، خودروساز از جبران خسارت معاف می گردد.

### ۵-۱-۳- مسئولیت کیفری سایر اشخاص مرتبط با محصول صنعتی

به غیر از کسانی که مستقیماً در تولید یک کالای صنعتی و عرضه آن به مصرف کننده دخالت داشته اند، ممکن است اشخاص دیگری هم در ساخت و توزیع آن نقش داشته باشند.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۱۰. توزیع کنندگان: مطابق با ماده ۲ قانون نظام صنفی، هر فرد صنفی مسئول کیفیت محصولی است که عرضه میکند؛ بنابراین عمده فروشان، خرده فروشان، واسطه گران و واردکنندگان که به استناد بند ماده ۴ این قانون، فرد صنفی محسوب میشوند، هر چند در جریان طراحی یا تولید کالا دخالتی نداشته باشند، در مقابل ضررهای وارد به مصرف کنندگان مسئولیت خواهند داشت. بدون تردید، وقایع زیانبار و مسئولیت ناشی از آن بر این افراد هم بر اساس تسبیب توجیه پذیر وانتساب شدنی به آنها است؛ زیرا این افراد، هر چند به عیب یا حوادث احتمالی جاهل بوده باشند، از باب غرور شدنی، موجب استفاده مصرف کنندگان از کالاها و در نتیجه، زیان به آنها گردیده اند و با لحاظ سبب اقوی از مباشر، حوادث به آنها و ایادی قبلیشان منتسب است. در این صورت هریک از این توزیع کنندگان، پس از تحمل جبران ضرر (دیه) در مقابل مصرف کنندگان مصدوم، مستحق اخذ آن از ایادی قبلی خود خواهند بود. ولی درحقیقت رابطه این اشخاص با هم، به جهت اینکه هیچ یک از آنها مجنی علیه واقعه نبوده اند، مطابق با قواعد مدنی است.

گاهی مشاهده می شود که سازندگان یا فروشندگان در خصوص کالاهای خود ضمانتنامه هایی را در اختیار خریداران قرار میدهند که مفاد آنها راجع به تضمین تعویض خود کالا یا قطعاتی از آن در مهلت معینی بالعوض یا با عوض است و اساسا چون در آنها بحثی از مسئولیت و عواقب سوء ناشی از کالا نمی شود، ارتباطی با موضوع ما ندارد و اگر هم مطلبی در این خصوص بیان شده باشد، ماهیت مدنی دارد و صرفا در خصوص امور مالی لازم الاتباع است، ولی در مورد صدمات جسمی و جانی به لحاظ امری بودن قانون جزا هیچگونه اعتباری نخواهد داشت. اما اینکه تا چه زمانی مصرف کنندگان مصدوم از کالا مستحق اخذ خسارت از فروشندگان خود خواهند بود، در قانون اشاره نشده است؛ لکن قرارداد و در غیاب آن عرف، مهلت مجاز استفاده دائم یا موقت را در اختیار مصرف کنندگان میگذارد.

درباره فروشندگان غیرحرفه ای نیز در صورتی حوادث ناشی از کالا منتسب به آنهاست که در کالا دخل و تصرف نموده و یا از ارائه اطلاعات یا هشدارهای لازم خودداری کرده باشند. با لحاظ قانون مجازات اسلامی که ۱۳۹۲ ضمانت اجرای رفتارهای مجرمانه را مجازات دانسته است، چنانچه با تمامی شرایط لازم، از محصول صنعتی به شخصی صدمه ای برسد، در واقع جرمی واقع شده است باید عامل این جرم را متحمل مجازات بدانیم.

## بخش چهارم: مجازات عرضه کنندگان محصولات صنعتی

با لحاظ ماده ۲ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰ که ضمانت اجرای رفتارهای مجرمانه رامجازات دانسته است، چنانچه با تمامی شرایط لازم، از محصول صنعتی به شخصی صدمه ای برسد، در واقع جرمی واقع شده است باید عامل این جرم را متحمل مجازات بدانیم.

### بند اول: عوامل مؤثر در تعیین مجازات عرضه کنندگان

بخش مهمی از سیاست کیفری هر نظام حقوقی توجه به نوع و میزان مجازاتهاست. در مورد سازندگان محصولات معیوب صنعتی، عوامل و نیروهای مختلفی در اراده قانونگذار به تعیین دخالت دارند که عموما: مهم ترین آنها درجه تقصیر و میزان صدمات وارده و نوع کالای موجب صدمه است. چنانچه سبب وقوع جرم با قصد حصول نتیجه مجرمانه ایجاد شده باشد، تسبیب عمدی است که سازندگان از ساختن کالای خود هرگز این چنین قصدی را ندارند، ولی ممکن است صرف نظر از قصد نتیجه، تعدد در ایجاد سبب داشته باشند که در اینصورت، قانونگذار نسبت به برخی از کالاها به لحاظ اعتمادی که مصرف کنندگان به آنها دارند، حساسیت ویژه و مجازات خاصی برای عرضه کنندگان در نظر گرفته است. در مورد کالاهای مشمول استاندارد اجباری که بدون توجه به این مقررات، ساخته یا عرضه شوند و در نتیجه استفاده از آن به مصرف کننده صدمه ای برسد، حسب مورد، مطابق ماده ۲۵۴ قانون اصلاح قوانین استاندارد مصوب ۱۳۹۲، سازنده به مجازات دیه و حبس و جریمه محکوم خواهد شد یا



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

اگر سازنده به منظور القای شبهه در کیفیت تولیدات و خدمات، از نام و علائم استاندارد ملی یا بین المللی استفاده نماید، در اجرای ماده ۲۹۸ قانون تعزیرات، به ده سال حبس محکوم میگردد .

بدیهی است در موارد فوق که وقوع صدمه همزاد و متوقف بر وقوع جرایم دیگری است که جنبه عمومی دارد، دادستان و با اجرای قانون دادگاههای عمومی و انقلاب مصوب ۱۳۷۳ در مناطقی که هنوز مقررات داسرا به اجرا در نیامده است، قاضی محکمه با کمک دستگاههای ذی نفع در رعایت مقررات بهداشت و استاندارد، سعی در حفظ قانون میکند که از قبل آن در جریان دادرسی، مجنی علیه به عنوان شاکی خصوصی از آن منتفع می گردد و فقط او باید ثابت نماید که صدمه وارده به وی ناشی از این کالا بوده است. لیکن در غالب موارد، سازنده تعهدی در ایجاد سبب ندارد. در اینصورت اگر هر یک از شاخصهای تقصیر سازنده در ساختن کالای صنعتی اثبات گردد و این کالا موجب قتل شود، عمل سازنده به لحاظ تفریط در نفس، در حکم خطای شبه عمد است و در اجرای ماده ۶۱۶ قانون مجازات اسلامی، مشارالیه به مجازات دیه و حبس محکوم میگردد. (نوربها، ۱۳۸۳، ۲۶۵)

به غیر از مورد فوق، در صورتی که صرفاً: استفاده کننده اثبات نماید از کالایی صدمه دیده است، به عنوان یک قاعده کلی میتوان گفت از آنجا که در رکن روانی فعالیت سازنده محصولات صنعتی، قصد ایراد صدمه نیست، جرم حاصله عمدی نخواهد بود و ظاهراً وی به عنوان مسبب، عامل صدمه به مصرف کننده تلقی میشود؛ مگر اینکه سازنده بر خلاف ظاهر مدعی شود و اثبات نماید که علت حادثه، اقدام غیر مجاز مصرف کننده یا قوه قهریه و دخالت غیر مأذون شخص ثالث بوده است. در اینصورت از مسئولیت مبری میگردد. اما اگر سازنده نتواند انتساب حادثه به غیر از خود را اثبات نماید، بدون تردید مصدوم، مستحق جبران خسارت بر خود است؛ چون ظاهر واقعه از عیب پنهان کالا حکایت دارد و اماره ای است بر تعدی و تفریط سازنده در ساختن آن. لذا عمل وی به دلالت ظاهر، مثبت تقصیر سازنده است و هم او باید از عهده دیه بر آید. البته اگر سازنده نتواند وقوع حادثه را به غیر از خود انتساب دهد و به عبارت دیگر اگر در تحقق صدمه ناشی از کالا تردیدی نباشد، ولی سازنده بتواند عدم تعدی و تفریط خود را اثبات نماید، عمل او خطای محض محسوب میشود و فقط در صورت اقرار به انتساب صدمه به خود، متحمل جبران صدمات وارده به مصرف کننده است و گرنه خیر.

## بند دوم) بدل صدمات ناشی از محصولات صنعتی

در ابتدا باید بگوییم که بدل ممکن است جعلی یا واقعی باشد: منظور از بدل جعلی همان عوضی است که در قانون یا عرف یا قرار داد معین شده است و منظور از بدل واقعی مثل یا قیمت واقعی خسارت وارده است. واضح است که بدل واقعی، یعنی مثل یا قیمت واقعی برای جرم و صدمات به انسان وجود ندارد و لاجرم بدل جرم بر مصرف کنندگان از کالای صنعتی باید بدل جعلی باشد که در قانون، عنوان دیه یا ارش دارد. شاید بدین طریق بتوان تا اندازه ای اسباب تسکین آلام و تسریع درمان مصدوم را فراهم آورد؛ به ویژه اینکه میزان صدمه هر قدر هم ناچیز باشد، به انحای مختلف ممکن است مزاحم و مانع فعالیتهای اقتصادی شخص مصدوم گردد و با نظر به مالکیت خصوصی و علاقه نوعی مردم به آن، چاره مشترک آن است که سازنده بخشی از دارایی خود را به تملک مصرف کننده مصدوم درآورد، منتها چون ممکن است در میزان آن اختلاف شود، در شریعت مقدس اسلام، قیمت مالی آن بر حسب نوع و اندازه صدمه معین گردیده است و در این خصوص، فرقی بین غنی، فقیر و صغیر و کبیر نیست. با این توصیف، دیه از نظر ماهیت، عوض مالی مصدومیت به شمار می رود. و ویژگی آن جبران خسارت است. ولی به ظاهر و به صراحت ماده ۱۲ قانون مجازات اسلامی، دیه از اقسام مجازاتهاست که در حق مصدوم پرداخت می گردد؛ لذا اولاً حکم به دیه صرفاً با رسیدگی کیفری ممکن است؛ و ثانیاً قاضی مکلف است صرف نظر از درخواست مصدوم، به آن حکم دهد، مگر اینکه در قانون به صراحت نصی حکم به آن را به درخواست مجنی علیه منوط کرده باشند و ثالثاً قاضی نمی تواند بیش از آنچه به عنوان مجازات در قانون آمده است، تحت عنوان دیگری مثل خسارت معنوی یا زیان مازاد بردیه به بدن به آن حکم دهد.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

در هر حال به رغم جنبه کیفری، به لحاظ اینکه دیه در حق اشخاص خصوصی پرداخت می شود، نباید از توجه به جنبه خصوصی آن که واجد آثار خاصی است غافل ماند. مثلاً حکم به دیه، منوط به تقاضا و شکایت مصرف کننده مصدوم از کالای صنعتی است، به طوری که این مهم به صراحت در ماده ۱۲ قانون استاندارد و ماده ۶۱۶ مجازات اسلامی آمده است و نیز تعقیب دعوی و اجرای آن می تواند قابل گذشت باشد. این ویژگی ها از مجازات دیه در مورد فوق و حتی در اجرای ماده ۲ قانون نحوه اجرای محکومیت های مالی مصوب ۱۳۷۷ تقاضای بازداشت سازنده محکوم و مستنکف از پرداخت دیه نه تنها ضرری به حال جامعه ندارد، بلکه به واسطه دخالت مصدوم در اجرای مجازات، به طور مؤثری، احساس انتقام جویی او را تحت تأثیر قرار می دهد و در عین حال، مصلحتی هم برای عرضه کننده یا عامل صدمه است که ممکن است کلاً یا بعضاً مورد اعلام گذشت مصرف کننده مصدوم از مجازات دیه قرار بگیرد. (میثم، رضوانیان، ۱۳۹۷، شماره ۶، ۲۷۵)

## نتیجه گیری

مسئولیت خودرو سازان در قبال مصرف کنندگان اگرچه در نگرش نخست ذیل مباحث کلاسیک مسئولیت مدنی قابل طرح است اما پیچیدگی های این صنعت و افزایش تقاضای مصرف کنندگان و رشد فزاینده آن دیواره های سنتی را در نوردیده است و مباحث نوینی را مطرح ساخته است. شاهد این ادعا در ایران تصویب قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو در سال ۱۳۸۶ علی رغم وجود قانون حمایت از مصرف کنندگان پیش از آن (۱۳۵۴) می باشد. نابرابری شدید اقتصادی میان تولید کنندگان خودرو و مشتریان اصل حاکمیت اراده در قرارداد فی مابین آنها را دچار آسیب کرده، به طوری که خودروسازان با داشتن شرایط برتر و همچنین فقدان فضای رقابتی قادر به تحمید اراده خویش بر مصرف کنندگان باشند. لذا دولت در سالهای اخیر بواسطه شورای رقابت که متولی مقابله با رویه های ضد رقابتی در اقتصاد ایران می باشد وارد عمل شده و به تنظیم بازار خودرو می پردازد. یکی از وظایف شورای رقابت همانگونه که بیان داشتیم قیمت گذاری و تعیین ضوابط نرخ گذاری خودرو می باشد. اگرچه اینگونه مداخلات پیش بینی بوده و مسئولیت مدنی معمولاً امری پسینی و ناظر به وقوع زیان و جبران خسارت آن می باشد اما از آنجایی که همواره عدالت اصلاحی و جبران زیان به طور کامل امکان پذیر نمی باشد توجه پذیر است. چنانچه عدالت پیشگیرانه در امر جایگزین عدالت ترمیمی می شود و حداکثر سعی می شود که زیانی وارد نشود. این موضوع در امری که زیان وارده از سوی تولید کنندگان خودرو معطوف به حقوق جمع است و ماهیت جمع گرایانه ای دارد پر اهمیت تر است. همانند محیط زیست که کالایی عمومی محسوب می شود و آلودگی که خودرو ها ایجاد می کنند به تخریب و نابودی آن منجر می گردد. لذا در این مواقع خسارت فقط معطوف به مصرف کنندگان نیست بلکه ناظر به حقوق همه افراد جامعه می باشد که از آن هوا تنفس می کنند. لذا بر خلاف مسئولیت مدنی خودروسازان که در برابر مصرف کنندگان مسئولیتی قراردادی و مبتنی بر نظریه تقصیر است. در این زمینه مبتنی بر نظریه ایجاد خطر است و تقصیر آنان مفروض پنداشته می شود. بنابراین در این زمینه می توان گفت که مقررات گذاری (رگولسیون) حوزه مسئولیت مدنی را تخصیص زده است. نظام حقوقی صدور مجوز، استانداردهای کالا و گارانتی همگی از حوزه های مقررات گذاری می باشند که نظام مسئولیت مدنی رامتحول نموده اند. همچنین در بررسی مسئولیت کیفری خودروسازان در قبال مصرف کنندگان، صرف نظر از تقصیر، عرضه کننده به عنوان سبب اقوی در نتیجه، چون موجب صدمه جسمی یا جانی گردیده مسئولیت کیفری دارد و باید از عهده مجازات آن که دیه است برآید، مگر اینکه ثابت نماید اقدامات غیر مجاز استفاده کننده یا شخص ثالث یا قوه قهریه در وقوع حادثه مؤثر بوده است که در این صورت از مسؤلیت و پرداخت دیه مبری خواهد شد. لیکن به صراحت مواد قانون مجازات اسلامی جدید، در صورت اثبات تقصیر یا تعهد عرضه کنندگان در ایجاد سبب مؤثر در نتیجه که عرفاً دلالت بر تقصیر وی، بدون قصد نتیجه نماید، مجازات آنها علاوه بر دیه حبس نیز خواهد بود که پیشنهاد می گردد به جای حبس، در فکر تقنین مجازات جرمه و مهم تر از آن، اجرای انواع اقدامات تأمینی و تربیتی مثل الزام به رعایت استانداردهای خاص، مطابق با وضعیت و شخصیت عرضه کنندگان محصولات صنعتی باشیم.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

بنابراین محصولات سازندگان که در وقوع جرم مؤثر است و همین طور رفتار توزیع کنندگان که استفاده کنندگان را به استفاده از کالا مغرور کرده است، بدون نیاز به اثبات تقصیر و به دلالت ظاهر، منتسب به اشخاصی است که آن را عرضه کرده اند و وی با لحاظ این فرض یا اماره تقصیر که از جانب آنها قابل رداست، در مقابل صدمات جسمی ناشی از تولیدات عرضه شده مسؤولیت خواهند داشت و اگر این شخص اثبات نماید که علت صدمه، اقدام غیر مجاز استفاده کننده یا شخص ثالث و یاناشی از قوه قهریه بوده است از مسؤولیت کیفری مبری می شود.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

## منابع

۱. امامی، حسن، حقوق مدنی، تهران: کتابفروشی اسلامیة، جلد اول، ۱۳۹۳
۲. ابراهیمی، نصرالله، تحلیل حقوقی از مسئولیت در قبال ارائه کالای معیوب و حمایت از مصرف کنندگان، نشریه پژوهش و نگارش کتب دانشگاهی سخن سمت، ۱۳۸۲
۳. بادینی، حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، چاپ دوم، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۲
۴. توکلی، مهدی، مختصر حقوق مدنی. تهران: انتشارات چتر دانش، ۱۳۹۶
۵. جعفری تبار، مسئولیت مدنی سازندگان و فروشندگان کالا، چاپ اول، انتشارات دادگستر، ۱۳۷۶
۶. رضوانیان، میثم، بررسی مسئولیت کیفری عرضه کنندگان محصولات صنعتی در حقوق ایران، شماره ۶، ۱۳۹۷
۷. شاکری، ابوالحسن، بررسی مسئولیت کیفری عرضه کنندگان محصولات صنعتی، مجله نامه مفید بهمن و اسفند، ۱۳۸۲ شماره ۴۰
۸. صالحی، جواد. و ابراهیمی، یوسف، مبانی و قلمرو تعهد به ارائه اطلاعات به مصرف کننده کالا. فصلنامه علمی پژوهشی مدنی حقوق دانش، ۱۳۹۱
۹. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب الله، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، تهران، انتشارات سمت، چاپ هفتم، ۱۳۹۳
۱۰. عزیزی، محمد، علی رضا، محمد زاده، اسحق بامری، اولین همایش ملی ارتقا نظام مسئولیت مدنی، ۱۳۹۷
۱۱. غمامی، م. مسئولیت مدنی دولت، چاپ اول، انتشارات دادگستر، ۱۳۸۶
۱۲. غلامعلی زاده، م. مسئولیت مدنی ناشی از وسایل موتوری. چاپ اول، انتشارات شهر دانش، ۱۳۹۲
۱۳. کاتوزیان، ناصر، مسئولیت ناشی از عیب تولید، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۱
۱۴. کاتوزیان، ناصر، الزام های خارج از قرارداد مسئولیت مدنی (جلد اول)، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۹۳
۱۵. کاتوزیان، ناصر. (وقایع حقوق، مسئولیت مدنی)، انتشارات سهامی انتشار، ۱۳۹۴
۱۶. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی (معاملات معوض و تملیکی)، نشر بهمنشیر، چاپ سوم، ۱۳۶۹
۱۷. نوری، علی، بزرگمهر، داود، مفهوم عیب در مسئولیت مدنی، مجله مطالعات حقوق بهار، شماره ۲۰، ۱۳۹۷
۱۸. نوری، علی، مفهوم عیب در مسئولیت مدنی، چاپ اول، تهران: بوعلی، ۱۳۹۶
۱۹. نوریها، رضا، زمینه حقوق جزای عمومی. تهران: گنج دانش، چاپ دهم، ۱۳۸۳