

فصلنامه مطالعات فقه اقتصادی، سال سوم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

بررسی فقهی حقوقی انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو

محمد صمدی شهیدلو^۱، بختیار عباسلو^۲*

۱. گروه حقوق خصوصی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۲. گروه حقوق خصوصی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

چکیده

زمینه و هدف: هدف مقاله حاضر بررسی فقهی حقوقی انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو است.

مواد و روش‌ها: مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

ملاحظات اخلاقی: در این مقاله، اصالت متن، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

یافته‌ها: مسئولیت مدنی خودروسازان ناشی از عیب تولید در برابر مصرف‌کنندگان مبتنی بر نظریه تقصیر است. بر این اساس در صورت تقصیر سازنده خودرو، امکان استناد ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو وجود دارد.

نتیجه: در حقوق ایران اگرچه بر اساس نظام سنتی در صورت وجود عیب باید قواعد قانون مدنی در خصوص عیب اعمال شود و مبنای مسئولیت مدنی بر اساس قانون مسئولیت مدنی است، نظریه تقصیر کافی نیست و به‌تنهایی نمی‌تواند انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو را تبیین کند. لازم است جهت‌گیری در این خصوص در پرتو ماده ۳ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو به‌سمت نظریه مسئولیت محض سوق پیدا کند. زیرا مطابق ماده مورد اشاره، تولیدکننده خودرو مکلف است قطعه یا قطعات معیوب خودرو را تعویض و یا خسارت وارد شده در این خصوص را پرداخت کند؛ بدون اینکه نیاز به اثبات تقصیر مصرف‌کننده باشد.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۱۳۲-۱۵۲

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۰/۲۶

تاریخ اصلاح: ۱۳۹۹/۱۲/۱۳

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۱۶

تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۰۴/۰۱

واژگان کلیدی:

انتساب، ضرر، تولیدکننده خودرو، مسئولیت مدنی، عیب خودرو.

نویسنده مسئول:

بختیار عباسلو

آدرس پستی:

یران، تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، گروه حقوق خصوصی.

تلفن:

۰۹۱۲۳۰۳۶۲۲۴

کد ارکید:

0000-0002--6754-880x

پست الکترونیک:

Abaslob@yahoo.com

۱. مقدمه

از جمله موضوعاتی که از گذشته‌های دور در هر نظام حقوقی مورد توجه بوده است بحث حمایت از مصرف‌کننده کالا است که مصرف‌کننده (خریدار) خودرو نیز از جمله آن‌هاست. این مهم با پیشرفت فناوری‌های جدید و پیچیده‌تر شدن فرایند تولید تا مصرف بیش‌ازپیش اهمیت پیدا کرده است. حقوق مصرف‌کننده امروزه به‌عنوان یکی از ارزش‌ها و هنجارهای نوظهور جوامع بشری مورد توجه و حمایت قانون‌گذاران و دست‌اندرکاران عدالت کیفری قرار گرفته است. قوانین حمایتی پیش‌گیرانه و جبرانی در این زمینه به‌کار گرفته می‌شود تا از مصرف‌کننده خودرو، به عنوان طرف ضعیف‌تر رابطه، حمایت شود. قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ از جمله این قوانین است که سعی کرده است تا نظام حمایتی خاصی را برای مصرف‌کنندگان خودرو برقرار کند که از جمله موارد مذکور در این قانون، مسئولیت مدنی عرضه‌کنندگان خودرو در برابر خریداران آن است. زندگی در شهر و صرفه‌جویی در وقت و سرعت دادن و رسیدن به کارهای روزمره، همه دست‌به‌دست هم داده‌اند که مردم برای رسیدن و انجام دادن به کارهای بیرون از منزل از خودرو استفاده کنند. استفاده از خودروها اگرچه باعث سرعت بخشیدن به کارها شده است، در برابر آن باعث بروز خطراتی از جمله تصادفات ناشی از سهل‌انگاری و یا عیب و نقص حین تولید خودرو شده است. در خصوص مسئولیت مدنی خودروسازان، پژوهش‌های متعددی انجام شده است. مهدوی قراولخانه و عباسلو (۱۳۹۵)، در مقاله‌ای معافیت سازندگان خودرو از مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید را مورد بررسی قرار داده‌اند. مکرمی و تقی-

زاده (۱۳۹۶) نیز، مسئولیت مدنی تولید و عرضه-کنندگان خودروی معیوب در دوره تضمین را بررسی کرده‌اند. همچنین مشهدی‌زاده و قلی‌نیا (۱۴۰۱) در مقاله‌ای، مسئولیت مدنی کاربر در به‌کارگیری سیستم هوش مصنوعی در خودرو را بررسی کرده‌اند. هر یک از پژوهش‌های مورد اشاره، به ابعاد مختلفی از مسئولیت مدنی ساخت خودرو توجه کرده‌اند. در مقاله حاضر، تلاش شده است بحث انتساب ضرر در مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو بررسی شود. هدف مقاله حاضر بررسی فقهی حقوقی انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو است. سؤال مقاله بدین شکل قابل طرح است که انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو از منظر فقهی و حقوقی چگونه است؟ به‌منظور بررسی سؤال مورد اشاره ابتدا مفهوم عیب خودرو بررسی شده است و در ادامه رویکرد و حقوق موضوعه در خصوص انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو مورد بررسی قرار گرفته است.

۲. مواد و روش‌ها: مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

۳. ملاحظات اخلاقی: در این مقاله، اصالت متن، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

۴. یافته‌ها: مسئولیت مدنی خودروسازان ناشی از عیب تولید در برابر مصرف‌کنندگان مبتنی بر نظریه تقصیر است. بر این اساس در صورت تقصیر سازنده خودرو، امکان استناد ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو وجود دارد.

۵. بحث

در این قسمت مفاهیم و یافته‌های پژوهش مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد.

۵-۱. عیب خودرو

«مسئولیت عرضه‌کننده ناشی از نقص یا عیب خودرو است، اما قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو در این خصوص ساکت است. ماده ۴۲۶ قانون مدنی ایران نیز تعریف صریحی از عیب ارائه نکرده است و تشخیص آن را مطابق عرف و عادت و ازمه و امکان، پایین بودن کیفیت کالا از حد انتظار خریدار و عرف مصرف بیان کرده است. درحالی‌که یکی از استادان تحقق مسئولیت عرضه‌کننده را در صورت عیب کالا دانسته است (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ۶۷). «ولی نکته قابل توجه این است که عیب موضوع معامله در رابطه فی‌مابین تولیدکننده و خریدار خودرو تنها به قرارداد صدمه نمی‌زند. احتمال دارد زیان‌های سنگینی به‌بار آورد که با فسخ عقد یا کاستن از ثمن قابل جبران نباشد. برای مثال اگر ترمزهای اتومبیلی درست کار نکند و در نتیجه تصادفی رخ دهد که در آن جمعی آسیب ببینند نمی‌توان با فسخ بیع یا گرفتن تفاوت بهای ناچیز میان اتومبیل سالم و

معیوب ضرر خریدار را جبران کرد. بنابراین اختیار فسخ معامله یا گرفتن ارزش برای این است که عدالت معاوضی در دادوستد به‌هم نخورد و ظلمی نشود و نباید آن را با زیانی که خطای فروشنده به مناسبت معامله برای خریدار ایجاد می‌کند اشتباه کرد» (کاتوزیان، ۱۳۷۱، ۴۱۳). در واقع خطر کالای معیوب عرفی و ناشی از بی مبادلاتی در پرهیز از خطرهای احتمالی و تأمین ایمنی مصرف‌کننده فرآیند طرح و تولید کالا است کالایی که می‌توانست بی‌خطر باشد یا خطر آن از مرز متعارف فراتر نرود. برخی نیز بر این باور هستند که با نگاهی به مسئولیت تولیدکننده، کالای معیوب کالایی است که صرف‌نظر از تناسب یا عدم تناسب کالا با انتظار مصرف‌کننده و نقصان یا عدم نقصان ارزش کالا، سلامتی او را به مخاطره افکنده است. «بند ۴ ماده ۱ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸ عیب را زیاده یا نقیصه یا تغییر حالتی دانسته است که موجب کاهش ارزش اقتصادی کالا یا خدمات گردد. ولی جا داشت که قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو تعریف روشنی از عیب خودرو ارائه می‌داد تا مصرف‌کننده به‌راحتی بتواند به آن استناد نماید» (مددی، ۱۳۸۸، ۹۵). عیب عبارت است از نقص کالا به‌گونه‌ای که از بهای کالا یا انتفاع مطلوب آن بکاهد. در بررسی مفهوم عیب باید آن را تفکیک کرد. در بحث عیب خودرو می‌توان به سه نوع عیب اشاره کرد: ۱. عیب در طراحی خودرو؛ ۲. عیب در ساخت خودرو؛ ۳. عیب عدم راهنمایی و هشدار که در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۵-۱-۱. عیب طراحی

از جمله عیب‌های مهم خودرو، عیب طراحی است. عیب دیگر، عیب ساخت است. آنچه در تعریف عیب در طراحی می‌توان گفت عیبی است که آن را نه فقط در یک نمونه از کالا بلکه در تمام کالاهای تولیدشده از همان طرح می‌توان دید که «به‌منظور روشن شدن موضوع به چند نمونه از رویه قضایی آمریکا اشاره می‌شود: در پرونده بادورکه به طرفیت شرکت جنرال موتور خواهان مسافر خودروی کوروت بود. اتومبیل - دیگری از ناحیه پشت با او تصادف کرده بود. بر اثر ضربه باک خودروی کوروت آسیب دید و خودرو آتش گرفت و خواهان سوختگی‌های شدیدی دید. دلایل حاکی بود که باک خودرو حدود ۲۰ سانتی‌متر با سپر عقب فاصله داشت و با ضربه‌های کم و متوسط هم امکان آسیب دیدن آن وجود داشت. دادگاه به نفع خواهان رأی داد و اظهار کرد: خودروساز مسئولیت محض در برابر صدمات ثانویه‌ای دارد که از طراحی و ساخت معیوب خودرویی که به‌طور نامعقول خطرناک بوده ناشی شده است» (گان، ۲۰۰۵، ۷۸۰).

«در پرونده میکِل به طرفیت بلک‌مان، میکِل خواهان پرونده مسافر خودروی فورد مدل ۱۹۴۹ بود. اهرم تعویض دنده در زمانی که او به جلو پرتاب شد به بدن او فرو رفت. دلایل حاکی بود که اهرم بالای دنده به علت گرما و آفتاب شکننده و ترک‌دار شده است و در موقع تصادف به بدن خواهان آسیب رسانده بود. دلایل نشان می‌داد شرکت خودروسازی فورد یک سال پس از تولید خودروی مزبور، بالای اهرم تعویض دنده را تغییر داده بود و به‌منظور پیش‌گیری از خراب شدن رنگ‌آمیزی کرده بود. دیوان عالی کارولینای جنوبی رأی داد که خودروساز وظیفه احتیاط معقول

و به حداقل رساندن خطر مرگ و صدمه‌های جانی قربانیان تصادف را داشته است» (شوارتز، ۱۹۹۱، ۴۳).

عیب در طراحی خودرو شامل عیوب ایرودینامیکی، سازه‌ای و کنترلی است که به فناوری و تجهیزات تولید مرتبط نیست و ضعف اولیه در طراحی نخستین موجب بروز این مشکل است. در واقع فقدان دانش طراحی مهندسان و یا در قصور آنان در پیش‌بینی تمام جهات کاربری خودرو منجر به بروز ضعف طراحی می‌شود. به‌طور مثال وجود کیسه هوا و طراحی آن در خودرو موجب ایمنی بیشتر خودرو می‌شود و خریداران را در انتخاب آن ترغیب می‌کند؛ اما چنانچه در تصادفی که کیسه هوا عادتاً باید عمل می‌کرده است، به‌درستی کار نکرده است و موجب خسارات جانی شود؛ چنانچه عیب طراحی اثبات شود مسئولیت مدنی قابل اثبات است. یا ضعف عملکرد ترمزها که می‌تواند بیشترین خسارات را در پی داشته باشد؛ چنانچه ناشی از ضعف طراحی باشد موجب مسئولیت خودروساز می‌شود. بنابراین می‌توان گفت در زمینه اشکالاتی که موجب بروز خطر شده است چنانچه ناشی از طراحی اولیه بوده باشد تولیدکننده به‌دلیل قصور در ارتقای فناوری و همگام نشدن با طراحی علمی و یا ضعف در کنترل کیفیت مسئول است. اما معیارهایی برای تشخیص عیب طراحی خودرو وجود دارد که دادگاه می‌تواند در رسیدگی به ادعاهای خواهان به آن توجه کند؛ چرا که اگر خواهان مدعی عیب در طراحی خودرو باشد باید بار اثبات را به دوش بکشد.

۵-۱-۲. عیب ساخت

در عیب مرحله تولید طراحی کالا مناسب و بی خطر است؛ اما در ساخت یکی از آن‌ها قصور شده است. چنانچه امنیت کالا به گونه‌ای نباشد که شخص متعارف بتواند به طور کلی انتظار بهره‌مندی از آن را داشته باشد عیب در تولید وجود دارد. بنابراین هنگامی خودرو عیب ساخت دارد که مطابق با مشخصات طراحی و ساخت نباشد. اثبات این عیب‌ها آسان است؛ زیرا از طرح خود سازنده و یا از ضابطه‌های بازار برای اثبات عیب فرآورده می‌توان استفاده کرد. اما اثبات اینکه لغزش خودرو چگونه و به چه علت پدیدار شده است دشوار است. بنابراین حقوق دو دکتترین خاص را در این دعاوی اعمال می‌کند تا خواهان حتی اگر نتواند تقصیر سازنده را اثبات کند بتواند مطالبه خسارت نماید (پناهی اصائلو، ۱۳۸۹، ۹۷).

«در پرونده روی استرا به طرفیت نمایندگی فروش تویوتا در آمریکا خواهان (خریدار) نه ماه پس از خرید خودروی تویوتای خود را نزد فروشنده برد تا سوپاپ آن را که نشتی داشت تعویض کند، به دلیل تأخیر در تعویض قطعه تعمیر انجام شده تا ۵۵ روز کامل نبود چندی بعد با مراجعه مجدد و تعمیر ترمز خودرو، مالک بر اساس مقررات حمایت از مصرف‌کننده طرح دعوا و مطالبه خسارت به لحاظ عدم استفاده از خودرو به مدت ۳۰ روز کرد. مقررات ایالت اوهایو چنین حقی برای او قائل بود. دادگاه عالی اوهایو چنین رأی داد: خواهان مطابق ماده ۱۱۳۴ قانون اصلاحی اوهایو حق جبران خسارت داد به این علت که خودروی او در سال اول پس از خرید، قطع نظر از اینکه تعمیر خودرو در مدتی فراتر از ۳۰ روز به درستی صورت

گرفته است یا خیر، قابل استفاده نبوده است» (دونالد، ۲۰۰۲، ۳۱۴). «در پرونده راد به طرفیت شرکت جنرال موتور صاحب کامیون به دلیل جابه‌جا شدن تیغه پروانه در زمان تنظیم موتور و مصدوم شدن از ناحیه سر و گردن و بازو مطالبه خسارت کرد. در آغاز رسیدگی دادگاه نظر کارشناس را ضروری تشخیص داد. ماده ۷۰۲ قانون آئین دادرسی فدرال در مورد ادله اثبات دعوا کارشناسی را مقرر کرده است. بنا به تحلیل، موسع، دادگاه ناحیه نظر داد که ماده ۷۰۲ فوق‌الذکر موافق نظر دیوان عالی است مبنی بر اینکه مسئولیت دادگاه از جهت رسیدگی شامل همه کارشناسی‌هاست و صرفاً ناظر بر کارشناسی عملی نیست» (دونالد، ۲۰۰۲، ۳۱۱). تمیز عیب در تولید آسان است؛ زیرا کالای معیوب با سایر مصداق‌های آن که همه در خط تولید باید یکسان باشد تفاوت دارد و این مقایسه عیب در تولید مبیع را مشخص می‌کند. درحالی که مبنای قیاس در عیب طراحی مشخص نیست و به سختی معلوم می‌شود در عیب ساخت، برخلاف عیب طراحی که ناشی از ضعف دانش یا فناوری است در فرایند تولید کیفیت قطعات در سطح استاندارد و مطلوب نیست که می‌تواند آثار سوء و پیامدهای 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 کند.

۵-۱-۳. عیب عدم راهنمایی و هشدار

«سومین و آخرین عیبی که می‌توان به آن اشاره نمود، عیب عدم راهنمایی و هشدار لازم است. برخی فرآورده‌ها را طبعاً نمی‌توان بدون منتفی دانستن

۵-۲. انتساب مسئولیت مدنی

یکی از موضوعاتی که در بحث انتساب مسئولیت از اهمیت بالایی برخوردار است، بحث برقراری رابطه علیت بین فعل و نتیجه زیان بار است. با این توضیح که در واقع زیربنای اساسی انتساب مسئولیت برقراری رابطه علیت بین فعل و نتیجه زیان بار است. در بحث رابطه علیت باید به این موضوع توجه داشت که فلاسفه در واقع دو دیدگاه عمده را در بحث رابطه علیت مورد ارزیابی قرار می دهند. این دو دیدگاه شامل دیدگاه عقل گرا و دیدگاه تجربه گرا است. منظور از دیدگاه عقل گرا دیدگاهی است که صرفاً بر اساس یک رابطه علی و معلولی مادی است و دیدگاه تجربه گرا بیشتر به رابطه بین علت و معلول توجه دارد و می خواهد این موضوع را مورد بررسی قرار دهد که از چه علتی که معلول را ایجاد کرده است در واقع برای اینکه موضوع روشن شود در دیدگاه عقل گرا صرفاً با یک سری از فاکتورهای از پیش تعیین شده علت سنجی می شود. در حالی که در دیدگاه تجربه گرا آن چیزی که متناسب برای ایجاد معلول بوده است شناسایی و اعلام می شود (کاپلستون، ۱۳۷۰، ۲۵۵).

در حقیقت این موضوع باعث شده است که هر یک از نظریه پردازان و اندیشمندان در بحث انتساب مسئولیت قاعده ای را در نظر بگیرند. در واقع رابطه علیت امری است که از وجود آن وجود معلول و از عدم آن عدم معلول لازم می آید. رابطه ضروری میان علت و معلول را یا همان رابطه علی معلولی را رابطه «علیت» می نامند. از این جهت در ماده ۵۰۶ از قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ در تعریف تسبیب آمده است: «تسبیب در جنایت آن است که کسی سبب تلف شدن یا مصدومیت دیگری را فراهم کند

کارایی آن ها، ایمن تر ساخت. به طور نمونه چاقوی الکتریکی بسیار کند به درد مصرف مورد نظر نمی خورد. بنابراین، در مورد این گونه فراورده ها، استفاده کننده و مصرف کننده را باید به نحوی مجهز نمود که خطر و حادثه به حداقل برسد. سازندگان و عرضه کنندگان این گونه کالاها باید هشدار لازم را در مورد خطر فراورده بدهند؛ به گونه ای که مصرف کننده بتواند آگاهانه در مورد استفاده یا عدم استفاده آن ها تصمیم بگیرد» (پناهی اصلو، ۱۳۸۹، ۹۷). «فراوردهایی که بدون هشدار و راهنمایی به بازار عرضه می شود خطرناک و معیوب است و حتی این عیب را می توان موجب خیار عیب دانست» (جعفری-تبار، ۱۳۷۶، ۵۳). «خودروساز یا فروشنده ای که وظیفه دارد خطرهای ناشی از خودرو را یادآوری و هشدار دهد و این وظیفه را انجام نمی دهد، مرتکب تقصیر شده است. نکته قابل توجه در مورد عیب خودرو این است که مطابق ماده ۲ قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو، عرضه کننده مکلف به رعایت استانداردهای ابلاغی در مورد ایمنی، کیفیت، سلامت خودرو و مطابقت آن با ضمانت ارائه شده به مصرف کننده می باشد اما این ماده یا مواد دیگر قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو مصوب سال ۱۳۸۶ به صراحت اعلام نکرده اند که چه مراجعی تکلیف دارند که استانداردها را در مورد ایمنی کیفیت و سلامت خودرو اعلام کنند» (تقی زاده و دیگران، ۱۳۹۶، ۱۱۷). به نظر می رسد که حکم این ماده به لحاظ سکوت، قانون در عمل درباره ضمانت نامه موضوع همین ماده محلی برای درج ندارد.

و خود مستقیم مرتکب جنایت نشود؛ به‌طوری‌که در صورت فقدان رفتار او جنایت حاصل نمی‌شد. مانند آنکه چاهی بکند و کسی در آن بیفتد و آسیب ببیند». ملاحظه می‌شود که در ماده ۵۰۶ از قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ من غیر مستقیم از علیت بحث شده است. در جایی که قانون‌گذار عنوان می‌کند: «به‌طوری‌که در صورت فقدان رفتار او جنایت حاصل نمی‌شد» بنابراین ملاحظه می‌شود که در بحث تسبیب برای انتساب مسئولیت باید حتماً رابطه علی و معلولی بین فعل و نتیجه برقرار شود.

نکته‌ای که در اینجا تأکید بر آن لازم به نظر می‌رسد این است که قابلیت انتساب را می‌توان به‌عنوان مبنای مسئولیت برگزید و با توجه به آن، قوانین یک نظام را سازمان‌دهی کرد و این متفاوت است با شیوه معمول که از قابلیت انتساب در بحث از آثار مسئولیت یاد می‌شود و بر این امر که لازمه مسئولیت یافتن در حوزه ضمان قهری، نه اراده و اهلیت عامل زیان، بلکه انتساب عرفی زیان به عامل است، تأکید می‌شود. البته اگر قابلیت انتساب به‌عنوان مبنا پذیرفته شود، مسلماً به‌راحتی در حیطه آثار هم، می‌توان به آن استناد کرد.

۵-۳. بررسی فقهی انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو

از مشهورترین قواعد فقهی که فقهای اسلامی از دیرباز در ابواب مختلف عبادات، عقود، ایقاعات و احکام از آن سخن گفته‌اند، قاعده لاضرر است. در اسلام هر جا که حکمی منجر به ضرر و ضرار شود، قاعده لاضرر جلوی آن را می‌گیرد؛ زیرا شارع مقدس

ضرر رساندن به دیگران را حرام کرده است و تدارک ضرر چیزی است که اسلام به آن بهای زیادی داده است و بسیار مورد توجه قرار گرفته است. تدارک ضرر در قالب قاعده لاضرر صورت می‌گیرد. تحلیل دیدگاه فقها بر مبنای قاعده لاضرر می‌تواند تبیین‌کننده انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو باشد. «قاعده لاضرر از قواعد مشهوری است که در بیشتر ابواب فقهی کاربرد دارد و در اهمیت آن گفته شده که یکی از پنج قاعده‌ای است که مسائل فقهی بر آن استوار است. برخی از آیات قرآن، دلیل عقلی و سیره عقلا و روایات زیادی در منابع روایی شیعه و اهل سنت بر این قاعده دلالت دارند» (سیستانی، ۱۴۱۴ق، ۱۱). «قاعده لاضرر از جمله لا ضرر و لا ضرار فی الاسلام؛ هر گونه ضرر و ضرار در اسلام ممنوع است برگرفته شده است. این جمله بخشی از روایات منسوب به پیامبر(ص)، معروف به احادیث لاضرر است که از طریق شیعه و اهل سنت نقل شده است» (شریعه اصفهانی، بی‌تا، ۱۰). «ضرر در اصطلاح فقهی در مقابل نفع و به‌معنای وارد شدن نقصان در مال، جان و آبرو است» (نراقی، ۱۴۱۵، ج ۱۵، ۱۷). بنا به نظر آخوند خراسانی، «ضرار در روایت لاضرر و لاضرار فی الاسلام، به همان معنای ضرر و به‌عنوان تأکید برای لاضرر آمده است» (آخوند خراسانی، ۱۴۳۷ق، ج ۲، ۱۹۴) در آیه ۱۹۴ سوره بقره آمده است: «هر کس به شما تجاوز کرد، همانند آن بر او تعدی کنید». آیه فوق در موارد اتلاف مورد استناد فقها برای جبران زیان قرار گرفته است. از این آیه سه حکم کلی می‌توان استخراج کرد: ۱. در اسلام هیچ حقی تضییع نمی‌شود و قابل مطالبه و پیگیری است. ۲. تلف کردن مال دیگری از مصادیق تعدی است که باید جبران

شود. ۳. حتی فقها احکام مربوط به مثلثیات را در هنگام پرداخت خسارت از این آیه استخراج کرده‌اند. این آیه مورد استناد شیخ طوسی در کتاب المبسوط و ابن ادریس در کتاب السرائر برای اثبات این قاعده قرار گرفته است.

یکی دیگر از مبانی فقهی انتساب ضرر، اتلاف و تسبیب است. مبناى مسئولیت مدنی در باب اتلاف و تسبیب به نظریه خطر نزدیک است آن‌هم خطر مطلق نه خطری که الزاماً با نفع مادی همراه باشد. به هر حال برخی اعتقاد دارند بر مبناى نظریه اتلاف و تسبیب، در فقه نظریه مسئولیت بدون تقصیر یا مسئولیت نوعی پذیرفته شده است (صفایی و دیگران، ۱۳۷۸، ۷۷). برخی دیگر نیز اظهار نظر کرده‌اند که مبناى مسئولیت مدنی در حقوق اسلامی و حقوق ایران قاعده نفی ضرر است (بهرامی احمدی، ۱۳۹۰، ۱۴۱). «به هر تقدیر، دلیل قاطعی بر اینکه در فقه از نظر مبناى مسئولیت تفاوتی بین اتلاف و تسبیب وجود داشته باشد در دست نیست و تصریحی در این خصوص دیده نمی‌شود» (صفایی و دیگران، ۱۳۷۸، ۷۷). «حتی برخی از فقها اتلاف به مباشرت و اتلاف به تسبیب را جداگانه مورد بحث قرار نداده‌اند و هر دو را با عنوان قاعده اتلاف بررسی نموده‌اند» (نجفی، ۱۳۶۱، ج ۳، ۷۸) و مبناى واحدی برای آن ذکر کرده‌اند که همان صدق عرفی تلف است. عبدالفتاح مراغی معتقد است: «آنچه شایان ذکر است این است که تفاوتی بین مواردی که متلف مباشر یا سبب یا مانند آن باشد نیست. مباشرت و سبب مرتبه خاصی ندارند. گاهی شخص سبب و گاهی سبب، سبب است و گاهی اسباب متعدد و دور می‌شوند. چون منشأ ضمان بنابر آنچه از نص و فتوا بر می‌آید اتلاف است،

مبناى امر صدق تلف بر حسب عرف می‌باشد (حسینی مراغی، ۱۴۲۴، ۳۲۲).

در راستای تشریح مفهوم قابلیت استناد و نقش آن با سببیت، نظر صاحب العناوین الفقهیه (مراغی، ۱۴۱۷، ج ۲، ۴۳۵)، در این خصوص مفید به نظر می‌رسد که از آن چنین استنباط می‌شود: آنچه سبب ضمان می‌شود اتلاف است. مصادیق اتلاف را نیز عرف تعیین می‌کند؛ وگرنه هیچ نصی بر اینکه مباشر یا سبب ضامن باشند وجود ندارد، بلکه این عناوین ضبط آن چیزی است که عرف بر آن صدق می‌کند. حال چنانچه عرف بر ضمان مباشر دلالت کرد، او ضامن است و چنانچه بر ضمان سبب دلالت داشت، همان ضامن است و اگر هم بر ضمان هر دو اشعار داشت، هر دو ضامن هستند. بر این اساس در یک استدلال می‌توان چنین گفت که نقش عرف در مسئولیت مدنی غیر قابل انکار است و ضرر نیز مفهومی عرفی است. رابطه سببیت نیز در بستر عرف معنا می‌شود وگرنه در معنای اخص فلسفی آن هیچ دعوایی به سرانجام نخواهد رسید و تا امری مطابق عقل نباشد به عرف تبدیل نخواهد شد، زیرا عرف نیز از نهاد انسان سرچشمه می‌گیرد. بنابراین عرف در برقراری رابطه سببیت به قابلیت انتساب توجه دارد، به گونه‌ای که تنها هر جا ضرر به عامل قابل انتساب باشد باید از مسئولیت عامل آن سخن گفت. پس می‌توان گفت: قابلیت انتساب به معنای حکم عرف به مسئولیت عامل زیان است. به این معنا که در هر قضیه عرف در ایجاد مسئولیت نقش اساسی داشته باشد، به گونه‌ای که هر عاملی را که عرف به عنوان متلف تشخیص دهد، به ضمان محکوم کرد.

۵-۴. بررسی حقوقی انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو

یکی از مباحث مهم در مسئولیت مدنی مبنای قواعد آن است که جبران خسارت زیان دیده توسط مسئول آن را توجیه می‌کند. منظور از مبنای مسئولیت مدنی این است که انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی چگونه و بر چه مبنایی است؟ آیا عامل در صورتی مسئول است که تقصیر کرده باشد یا صرف احراز رابطه سببیت بین فعل و خسارت برای جبران ضرر وارده کافی است؟ در این قسمت بررسی حقوقی انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو از دیدگاه نظریه‌های مختلف حقوقی مسئولیت مدنی انجام می‌شود.

۵-۴-۱. انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو بر مبنای نظریه تقصیر

«بر اساس این نظریه، هر کس مرتکب تقصیر شده و به موجب آن خسارتی به دیگری وارد کرده باشد، مسئول است. به عبارتی، معیار فقدان یا عدم فقدان مسئولیت وجود یا عدم وجود تقصیر است و زیان دیده باید تقصیر عامل زیان را اثبات کند. در گذشته برای تشخیص مسئولیت، معیار شخصی درون ذاتی و ذهنی قائل بودند و طرفداران این نظریه، در ابتدا بیان می‌داشتند که در تحقق مسئولیت برای اشخاص، درون و ذات انسان باید مورد توجه باشد» (داراب-پور، ۱۳۹۰، ۶۷). اما با پیشرفت صنعتی جامعه و ایجاد

توسعه کارخانه‌های بزرگ صنعتی و تولید کالاهای خطرناک و پیچیدگی‌های مربوط به آن، در دعوی خسارت کارگران توانایی اثبات تقصیر تولیدکنندگان را نداشتند، از طرفی اتفاقات حاصل از حمل و نقل نگهداری کردن کالاهای پر خطر نیز از جمله دلایلی دیگر بود که سبب شد (قاسم‌زاده، ۱۳۸۶، ۴۲). تا طرفداران متأخر نظریه تقصیر با ارائه راه‌حلی در تعدیل آن، از اماره تعدیل استفاده کنند که بر اساس آن، دیگر نیازی به اثبات تقصیر عامل خسارت نداشت و از امارات و اوضاع و احوال کار برای ثابت کردن تقصیر بهره جستند و این عامل ورود خسارت است که باید عدم تقصیر خود را ثابت کند (داراب‌پور، ۱۳۹۰، ۷۳).

مطابق تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی: «در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذی ربط، مسئول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد». مسئولیت مدنی تولیدکنندگان خودرو مبتنی بر نظریه کلاسیک تقصیر است. در نظریه مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر برقراری رابطه سببیت میان عامل زیان و زیان وارده ضروری است و مستلزم اثبات آن از سوی زیان دیده است. این مسئولیت در قبال دارندگان خودرو مسئولیت قراردادی است که مطابق قرارداد فروش و خدمات پس از فروش تحقق می‌یابد. اما مسئولیت خودروسازان محدود به این مسئله نمی‌شود و آنان در قبال زیان‌های ناشی از نقص و عیب خودرو در مقابل ثالث نیز مطابق ضمان قهری مسئول هستند. عیب خودرو در سه سطح عیب،

طراحی، عیب تولید و عیب در بهره‌برداری قابل بررسی است.

مطابق قواعد مرسوم مسئولیت مدنی «زیان دیده ناشی از عیب خودرو لازم است تا تقصیر تولیدکننده یا عرضه‌کننده را ثابت کند تا موفق به دریافت خسارت شود، اما لازمه اثبات تقصیر این است که مصرف‌کننده احاطه و آگاهی لازم را در خصوص چگونگی ساخت خودرو و ترکیبات و مواد ایمنی آن داشته باشد؛ درحالی‌که با توجه به پیچیدگی روند تولید خودرو از مصرف‌کننده که اصولاً فردی عادی و غیر حرفه‌ای است نباید چنین انتظاری داشت. هم-چنین امکانات مالی و فنی عرضه‌کننده که در قالب شرکت یا بنگاه اقتصادی فعالیت می‌کند موفقیت در دعوای مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر را برای مصرف‌کننده کم می‌کند» (بادینی، ۱۳۷۶، ۷۱-۷۵). «از طرف دیگر، اثبات تقصیر عرضه‌کننده مستلزم ارجاع موضوع به کارشناس و پرداخت هزینه‌های سنگین برای اظهار نظر در خصوص حقوقی مبنای مسئولیت مدنی عرضه‌کنندگان و تولیدکنندگان خودرو از نظریه تقصیر فاصله گرفته و بر یکی از دو مبنای نقض ضمانت و یا مسئولیت محض استوار شده است. بر طبق این نظر در معامله هر کالا یا خدمتی از جمله خودرو، نوعی تضمین صریح یا ضمنی به سود مصرف‌کننده وجود دارد که به موجب آن عرضه‌کننده تعهد می‌کند که کالا و خدمت سالم و بی‌عیب در اختیار مصرف‌کننده قرار دهد» (امامی، ۱۳۸۶، ج ۱، ۳۸۶).

«نقض این تعهد مسئولیت قراردادی و تکلیف به جبران خسارت را به همراه دارد. از آنجا که عرضه‌کنندگان کالاها و خدمات به‌ندرت صریحاً

سلامت و ایمنی کالا و خدمات را تضمین می‌کنند، در برخی از کشورها دادگاه‌ها باهدف حمایت از مصرف‌کنندگان تعهداتی را به قرارداد اضافه می‌کنند که در متن قرارداد پیش‌بینی نشده و قانون هم در خصوص آن ساکت است. رویه قضایی در پاره‌ای از کشورها این شرط ضمنی را گسترش داده و آن را شامل مصرف‌کنندگانی هم که با عرضه‌کننده رابطه قراردادی ندارند دانسته است. در واقع، عرضه‌کننده تنها در برابر خریدار مستقیم، ایمنی کالا را تضمین نمی‌کند، بلکه این تضمین در برابر عموم مصرف‌کنندگان است. پاره‌ای از حقوق دانان ایران نیز این راه‌حل را به رویه قضایی پیشنهاد داده‌اند» (کاتوزیان، ۱۳۷۱، ۲۵۱).

مسئولیت مدنی تولیدکنندگان خودرو مبتنی بر نظریه کلاسیک تقصیر است. در نظریه مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر برقراری رابطه سببیت میان عامل زیان و زیان وارده ضروری است و مستلزم اثبات آن از سوی زیان دیده است. این مسئولیت در قبال دارندگان خودرو مسئولیت قراردادی است که مطابق قرارداد فروش و خدمات پس از فروش تحقق می‌یابد. اما مسئولیت خودروسازان محدود به این مسئله نمی‌شود و آنان در قبال زیان‌های ناشی از نقص و عیب خودرو در مقابل ثالث نیز مطابق ضمان قهری مسئول هستند.

۵-۴-۲. انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو بر مبنای نظریه خطر

زمینهٔ ارائه این نظریه عدم اثربخشی نظریهٔ تقصیر با توجه به توسعهٔ صنعت و به وجود آمدن دستگاه‌های پیچیده و خطرناک بود. چراکه بر اثر نظریهٔ تقصیر جبران بیشتر زیان‌های وارده به افراد، بالأخص افرادی که در کارخانه‌های صنعتی کار می‌کردند، ناممکن بود و توانایی حمایت از خسارت‌دیدگان ناشی از ابزارآلات پیچیده و صنعتی را نداشت. بر اساس این نظریه، چنانچه فردی محیطی جهت به دست آوردن منافع شخصی به وجود آورد که احتمالاً برای سایر افراد خطراتی را ایجاد کند، در صورت حدوث زیان مسئول جبران آن است (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ۵۴). «بدین ترتیب مبنای مسئولیت مدنی تقصیر نیست؛ بلکه عوض منفعتی است که فرد از فراهم کردن وضعیت خطرناک به دست می‌آورد. در این گونه موارد که شخص به فعالیت مشروعی اقدام کرده و بدون آنکه مرتکب تقصیری شود، از این فعالیت به دیگران خسارت وارد شده باشد، زیان‌دیده و ایشان هر دو بی‌گناه هستند؛ ولی به هر حال خسارت وارد شده باید به نحوی جبران شود. مطابق این نظریه کسی که به این فعالیت را انجام داده تا از آن بهره ببرد از کسی که هیچ کاری نکرده و منفعتی نصیب او نشده، برای تحمل خسارت شایسته‌تر است؛ افزون بر آن با حذف تقصیر از شمار عناصر مسئولیت مدنی دعاوی جبران زیان سهل‌تر به مقصود می‌رسد و متضرر از دشواری مربوط به اثبات تقصیر معاف می‌شود» (کاتوزیان، ۱۳۹۳، ۸۹). «در مسئولیت مبتنی بر خطر، هیچ‌یک از دو عنصر تقصیر و بدون

مجوز قانونی بودن عمل، وجود ندارد و مسئولیت منحصرأً مبتنی بر تحقق رابطهٔ سببیت بین خطر و خسارت است. امروزه در اغلب کشورهای پیشرفته در رابطه با خطرات ناشی از بهره‌برداری از راه‌آهن و شبکه برق و اتومبیل و... به موجب قوانین خاص، مسئولیت مدنی مبتنی بر خطر حکومت می‌کند» (امیری قائم‌مقامی، ۱۳۸۵، ۶۵). مهم‌ترین برتری آن نسبت به نظریهٔ تقصیر این است که دعاوی خسارت را آسان می‌کند و بسیاری از خسارت‌ها جبران می‌شود.

مسئولیت مدنی سازندگان خودرو را در قبال اشخاص ثالث مسلماً تحت مسئولیت قراردادی نمی‌توان گنجاند. چراکه اساساً اصل نسبی بودن قراردادها این امکان را مگر در مواقع استثنایی فراهم نمی‌سازد که قرارداد و آثار آن به ثالث تسری یابد. لذا موضوع ضمان قهری و یا نظریه خطر در این باب مفتوح است. بدین معنا که مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید در برابر سایر اشخاص را در ذیل کدام نظریهٔ مسئولیت مدنی (ضمان قهری یا نظریه خطر) باید جست‌وجو کرد؟ در ضمان قهری همان‌گونه که بیان داشتیم تقصیر همواره برخلاف اصل است و باید عنصر تقصیر توسط مدعی اثبات و محرز شود. از این رو زیان‌دیده بایست میان عیب تولیدی خودرو و زیان وارده رابطهٔ سببیت را برقرار و بدین ترتیب مسئولیت مدنی خودروساز را اثبات کند. اما در نظریهٔ ایجاد خطر تقصیر کارفرما یا تولیدکننده به دلیل ایجاد محیطی خطرناک مفروض است، و وی عوض سودی که از این کالای خطرناک می‌برد 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

همواره عاملی ناشناخته و غیر قابل پیش‌بینی در سوانح و رخدادها است و همواره نمی‌توان مرز دقیقی میان خطای انسانی و خطای فنی اتومبیل ترسیم کرد. لذا به نظر می‌رسد که باید به دنبال معیاری دیگر جهت تمیز کالای خطرناک از کالای معیوبی باشیم که خطرآفرین است.

«تولید کالای خطرناک را نباید با تولید کالای معیوبی که خطرآفرین شده است اشتباه کرد. هرچند هر دو تولید از جهت خطرسازی به یکدیگر شبیه‌اند و کالای معیوب نیز در اثر عیب در طرح یا تولید یا نقص اطلاعات، به‌صورت کالایی خطرناک در می‌آید، تفاوت‌های آشکار این دو مفهوم را نیز نباید از نظر دور داشت. خطر ناشی از کالای خطرناک ذاتی است و به بی‌مبالاتی و تقصیر در جریان تولید ارتباط ندارد. درحالی‌که خطر کالای معیوب غرضی و ناشی از بی‌مبالاتی در پرهیز از خطرهای احتمالی و کوشش در راه تأمین ایمنی مصرف‌کنندگان است» (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ۸۷).

بنابراین باید میان کالای خطرناک که خطرات بالقوه و ذاتی دارد با کالایی معیوب که ممکن است بر اثر کوتاهی و قصور عامل انسانی و یا عوامل محیطی به‌صورت کالایی خطرناک درآید تفکیک قائل شویم. به‌طور مثال دخانیات، سیگار و یا سم سیانور کالاهایی خطرناک هستند که ذاتاً خطر همراه آنان است؛ اما در مقایسه با سم سیانور که کشنده است و مصارف انسانی ندارد داروهایی دیگری یافت می‌شود که مصارف بشری دارند و فواید بیشتری نسبت به مضرات آن دارند؛ اما چنانچه تاریخ مصرف آن منقضی شود ممکن است به دارویی خطرناک و یا کشنده تبدیل شوند و یا برخی داروها که در حالت

ایجاد می‌کند و آمار تصادفات به‌ویژه در ایران مؤید این مطلب می‌باشد که اتومبیل ممکن است در زمره کالاهای خطرناک به‌شمار آورد. این در حالی است که تحقیقات مرکز پژوهش مجلس سه عامل نیروی انسانی، جاده و کیفیت وسایل نقلیه را از عامل تصادفات جاده‌ای نام برده است.

اما با این اوصاف می‌توان خودرو را در زمره کالاهای خطرناک درآورد. چنانچه نظر به این امر دهیم آن‌گاه رابطه میان تولیدکنندگان خودرو و اشخاص ثالث را چگونه بر اساس نظریه ایجاد خطر باید تنظیم و تنسيق کرد؟ به‌طور نمونه آیا خودرویی که در کنار خیابان پارک است و بر اثر عیب تولید دچار آتش‌سوزی و موجب می‌شود عابری که از نزدیکی آن می‌گذشته است، دچار جراحت یا تلفت شود، بر چه مبنایی از مسئولیت مدنی باید بپنداریم. آیا این امر مبتنی بر نظریه تقصیر است یا خطر و یا عامل زیان را باید در درجه نخست صاحب خودرو و یا تولیدکننده دانست؟ پاسخ همه این پرسش‌ها درگرو پاسخ‌گویی به مسئله قبلی است. آیا باید خودرو را در زمره کالاهای خطرناک قرار داد؟ برخی معتقدند: «کالایی معیوب و خطرناک است که عیب و خطر آن فوق انتظار مصرف‌کننده متعارف باشد و وی نتواند آن مقدار نقص و خطر را پیش‌بینی کند یا نحوه استعمال آن دقیق و مشکل و خطرناک باشد و هشدار و راهنمایی کافی به‌همراه نداشته باشد و یا به تعبیری دیگر در وضعیتی باشد که تولیدکننده یا فروشنده متعارف از فروش یا عرصه آن به بازار امتناع ورزد» (جعفری‌تبار، ۱۳۷۵، ۹۰). این تعبیر نیز نمی‌تواند شاخص دقیقی جهت ارزیابی کالای خطرناک ارائه کند، چرا که اساساً عامل انسانی

عادی تجویز می‌شوند اما چنانچه بیماران خاص آن را استعمال کنند ممکن اسات دچار عارضه‌های جبران‌ناپذیری شوند. مثل داروی پنی‌سیلین که نیازمند تست قبل از تزریق است.

با توجه به مطالب مطروحه نمی‌توان خودرو را در زمره کالاهای خطرناک به‌شمار آورد. ضمن آنکه همان‌گونه که در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نیز آمده است دو عامل نیروی انسانی و جاده در تلفات و سوانح رانندگی نقش مهمی دارند و لذا نمی‌توان خودرو را به‌تنهایی کالایی خطرناک تلقی کرد. در مجموع می‌توان بیان داشت که چنانچه مسئولیت مدنی خودروسازان در قبال ثالث مبتنی بر مسئولیت محض و یا نظریه خطر باشد موجب تحمیل زیان‌های سنگین و زیادی بر شرکت‌های خودروساز شود که در نهایت به ورشکستگی آنان منجر خواهد شد. لذا به نظر می‌رسد که مسئولیت مدنی خودروسازان ناشی از عیب تولید را باید در دایره مسئولیت مبتنی بر تقصیر دنبال کرد. این امر علاوه بر آنکه با تفسیر فرق از کالای خطرناک نزدیک‌تر است موجب می‌شود رقابتی بودن بازار بیشتر تضمین می‌شود و عادلانه بودن آن محقق می‌شود.

۵-۵. مسئولیت محض؛ نظریه مطلوب انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو

عرضه‌کنندگان خودرو به‌عنوان عرضه‌کنندگان کالایی استراتژیک و با اهمیت در ارتقای کیفیت زیست بشر، به‌رغم اهتمام نسبت به حفظ کیفیت محصولات تولیدی خود، مطابق با قوانین و مقررات

ناظر بر مسئولیت مدنی، در قبال عیب ناشی از تولید دارای مسئولیت مدنی محض در برابر مصرف‌کنندگان آن هستند (عباسلو و دیگران، ۱۳۹۵، ۴۲). «بر مبنای قاعده مسئولیت، محض هرگاه عامل زیان سبب ایجاد خسارت به دیگری شود، باید آن را جبران کند، صرف‌نظر از اینکه مرتکب تقصیر شده یا هیچ‌گونه تقصیری نداشته باشد. لذا کارخانه‌داری که با فعالیت خود موجب تضرر مصرف‌کنندگان شده باشد حتی اگر استانداردهای ضروری را نیز رعایت نموده و از تجهیزات کارآمد برای جلوگیری از وقوع زیان استفاده کرده باشد به‌دلیل عدم انتفاع احتمال وقوع حادثه و نیز از آنجا که حتی در صورت رعایت احتیاط، بروز حادثه محتمل است، مکلف به جبران خسارت زیان‌دیده است و تنها قوه قاهره موجب معافیت او از مسئولیت خواهد شد. پس در صورت اعمال مسئولیت محض عامل زیان نیز باید برای جلوگیری از وقوع حادثه یا کاهش شدت آن هزینه کند هم‌چنین در صورت وقوع حادثه باید زیان متضرر را جبران کند» (حسینی‌نژاد، ۱۳۸۹، ۹۱). بنابراین سعی می‌شود تا ضمن تعریفی از مسئولیت محض به‌عنوان یک مبنا برای مسئولیت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان خودرو، بررسی تطبیقی رویه دادگاه‌ها در دعاوی ایجادشده، پذیرش این قاعده به‌عنوان مبنایی برای مسئولیت مورد بررسی قرار گیرد. بسیاری از حقوق‌دانان مسئول شناختن فروشنده را بر مبنای تقصیر او کافی نمی‌دانند آنچه بیشتر این فکر را دامن می‌زند دشواری اثبات تقصیر تولیدکنندگان بزرگ از طرف مصرف‌کننده عادی است. در این‌گونه دعاوی یا خواهان نمی‌تواند تقصیر خوانده قدرتمند را ثابت کند یا خوانده خطایی نکرده است تا مسئول نتایج آن باشد نتیجه این می‌شود که

عیب تولید از جمله عیب خودرو، نظریه مسئولیت محض توسعه و تکامل یافته است. این نظریه اجازه می‌دهد زیان‌دیده از سازنده یا فروشنده خودروی معیوب یا خطرناک مطالبه خسارت کند بدون اینکه نیازی به اثبات تقصیر آن‌ها باشد. با توجه به اینکه مسئولیت محض در حقوق آمریکا از پیشینه و رویه مستند و مشخص برخوردار شده است و دعوای زیادی به‌ویژه در خصوص مسئولیت ناشی از عیب خودرو، در حقوق این کشور مطرح شده است» (پناهی اصائلو، ۱۳۸۹، ۹۸).

«یکی از پرونده‌های مهم مسئولیت خودروساز در حقوق آمریکا، پرونده مک فرسون به طرفیت شرکت خودروسازی بیوک است. در این دعوا شرکت بیوک که خوانده دعوا بود خودرویی به عرضه‌کننده فروخته و سپس شخص اخیر خودرو را به خواهان فروخته بود. خودرو ناگهان واژگون و خواهان به بیرون پرتاب شده بود. علت واژگون شدن خودرو خرد شدن میله‌های چوبی داخل چرخ خودرو بود. شرکت بیوکچرخ خودرو را نساخته؛ بلکه آن را از دیگری خریده بود. دلایل حاکی بود چرخ خودرو با بازرسی کشف شدنی بود و خواننده بازرسی لازم را معمول نکرده بود. دادگاه خواننده را ضامن خسارت دانست و استدلال کرد که او مکلف بوده است خودرو را با معیار عرفی، بازرسی و آزمایش و سپس به بازار عرضه کند. از این رو با توجه به عدم انجام تکلیف بازرسی، خوانده، مقصر و مسئول شناخته شد» (گان، ۲۰۰۵، ۷۹۹). بعضی از حقوق‌دانان ایرانی نیز نظریه استناد عرفی را مبنای مسئولیت تلقی کرده‌اند (باریکلو، ۱۳۸۷، ۵۲).

«پس از پرونده مک فرسون تا سال ۱۹۵۰ نظام مسئولیت مدنی در آمریکا جنبه سنتی داشت و

هرکس زیانی در این راه ببیند از بیم روبه‌رو شدن با شکست و تحمل بیهوده هزینه دآوری و اتلاف وقت، ترجیح می‌دهد که به دادگاه نرود یا تصمیم می‌گیرد که خود دادرسی کند» (کاتوزیان، ۱۳۹۴، ۲۴۹). «در موردی که تقصیری وجود ندارد یعنی در فرضی که منافع رفتار مورد نظر بیش از زیان آن باشد و به همین دلیل منافع اجتماعی تشویق آن را ایجاب می‌کند ممکن است رفتاری زیان‌بار باشد پس این پرسش مطرح می‌شود که آیا چنین زیانی باید جبران شود یا خیر؟ و اگر پاسخ مثبت است چه کسی باید آن را جبران کند؟ اگر بپذیریم که جبران خسارت باید به‌وسیله کسی انجام شود که رفتار او سبب تام یا یکی از اسباب ورود ضرر شده است، مبنای آن نظریه‌ای است که اصل «مسئولیت محض» نامیده می‌شود. در حقوق انگلیس و آمریکا پاره‌ای از نمونه‌های مسئولیت بی‌تقصیر محصول آرای قضایی در موضوعاتی پراکنده است. بنابراین مفهوم اصل مسئولیت محض این است که بدون توجه به تقصیر، مرتکب بر اساس کار زیان‌بار مسئول خسارات ناشی از کار خود قرار می‌گیرد» (کاتوزیان، ۱۳۹۲، ۲۲۶).

«بر مبنای اصل مسئولیت محض هزینه‌های رفتار یا هزینه جبران ضررهای ایجادشده باید به‌وسیله مرتکب متحمل شود. هرچند او نیز به‌نوبه خود بتواند آنچه را پرداخته است از منتفع آن رفتار بخواهد. در نتیجه سرانجام هزینه‌های رفتار را کسی می‌پردازد که تمام سود یا سهمی از منافع را برده است در موردی مهم هم که نفع رفتار علیه چند تن شده است، هر کدام از منتفعان به نسبت سهمی که از سود برده است از زیان نیز متحمل می‌کند. به دلایل مزبور و ضعف نظریه تقصیر در زمینه مسئولیت ناشی از

دست کم تقصیر سازنده خودرو شرط مسئولیت او به پرداخت خسارت ناشی از فراورده بود. کم کم و پس از دهه ۱۹۵۰، مسئولیت ناشی از تقصیر سازنده به خریدار نهایی فراورده و خانواده میهمانان و افراد پیرامون تسری یافت. هرچند حرکت نیمه دوم سده بیستم به سوی مسئولیت محض سازنده در دادگاهها تسریع و به رسمیت شناخته شد و در واقع گسترش نظام تقصیر به جای رفع اشتباهات فنی منجر به برقراری نظام جبران خسارت با استفاده از منطق نوین شد تا میانه‌های سده پیشین شخص مصدوم از فراورده می‌بایست ثابت می‌کرد: ۱- عیب فراورده موجب مصدومیت او شده؛ ۲- عیب پیش از خروج از دست سازنده آن موجود بوده؛ ۳- عیب ناشی از تقصیر سازنده بوده است» (پروسر؛ کیتون، ۱۹۸۴، ۳۲).

«پس از دهه ۵۰ قضاوت و حقوق دانان مبنای خطا برای توجه مسئولیت را سطحی‌نگرانه دانستند و تردید درباره مناسب بودن مفهوم خطا عمدتاً در پرونده‌های تصادف خودرو مطرح شده است. از نظر تاریخی جنبش به سوی مسئولیت سازنده تسریع شده است. سعی بر آن است تا از مسئولیت مدنی عرضه‌کننده کالا به عنوان ابزاری برای کاهش بروز خسارت ناشی از حوادث استفاده شود و لازمه آن این است که کسی که در بهترین موقعیت دفع هزینه‌های صدمه و خسارت قرار داشته، مسئول جبران خسارت شناخته شود. در واقع هدف اصلی آن بوده است که مسئولیت محض برای سازنده فراورده در قبال خسارات مربوط به استفاده درست فراورده قائل شوند» (شوارتز، ۱۹۹۱، ۴۳).

قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ «به روشنی تعهد عرضه‌کننده در طول

مدت ضمانت دایر بر تأمین ایمنی و سلامت خودرو را تعهد به نتیجه دانسته است و او با اثبات بی‌تقصیری خود نمی‌تواند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کند. ماده ۳ قانون اخیر در این باره مقرر می‌دارد: عرضه‌کننده 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 یا در نتیجه استفاده معمول از خودرو، بروز کرده و با مفاد ضمانت‌نامه و مشخصات اعلامی به مصرف‌کننده مغایر بوده یا مانع استفاده مطلوب از خودرو یا نافی ایمنی آن باشد یا موجب کاهش ارزش معاملاتی خودرو شود. هزینه رفع نقص یا عیب خودرو در طول مدت ضمانت و جبران کلیه خسارات وارده به مصرف‌کننده و اشخاص ثالث اعم از خسارات مالی و جانی و هزینه‌های درمان ناشی از نقص یا عیب که خارج از تعهدات بیمه شخص ثالث باشد هزینه‌های حمل خودرو به تعمیرگاه تأمین خودروی مشابه در طول مدت تعمیرات چنانچه مدت توقف خودرو بیش از چهل و هشت ساعت باشد بر عهده عرضه‌کننده است. با توجه به اینکه زمان و کارکرد کیلومتر مذکور بخشی ناچیز از عمر خودرو است در این صورت مصرف‌کننده از کمترین و ناچیزترین حمایت‌ها برخوردار شده که در عمل دیده می‌شود نحوه استفاده در این حالت‌ها به لحاظ نو بودن خودرو همراه با احتیاط‌های بیشتر و غیر عرفی است. بنابراین، اقتضا داشت قانون‌گذار سقف دوره ضمانت را میزان بالاتری تعیین می‌کرد تا حمایت بیشتری از مصرف‌کننده صورت می‌گرفت» (داراب‌پور، ۱۳۸۷، ۲۰۴).

«از طرف دیگر، قانون در خصوص مسئولیت عرضه‌کننده در خارج از مدت ضمانت حکمی ندارد و از این سکوت است این‌گونه برداشت بود که مسئولیت عرضه‌کننده محدود به مدت ضمانت است و خارج از مدت ضمانت نسبت به جبران خسارات ناشی از عیب خودرو مسئولیتی ندارد. یعنی در حقیقت، قانون در جهت تحدید مسئولیت بر عهده عرضه‌کننده است. بنابراین لازم بود برای جلوگیری از این استنباط، قانون‌گذار، نظام مسئولیت عرضه‌کننده خودرو در خارج از مدت ضمانت را هم مشخص می‌کرد. اما قبل از تغییر قانون از طریق تفسیر هم می‌توان این مشکل را برطرف ساخت. بدین ترتیب که می‌توان گفت: با توجه به اینکه قانون مورد بحث جنبه حمایتی دارد؛ لذا تفسیر قانون باید به نفع مصرف‌کننده خودرو باشد نه عرضه‌کننده» (پناهی اصائلو، ۱۳۸۹، ۹۷). از این‌رو، باید در خصوص مسئولیت عرضه‌کننده خودرو بین دو فرض تفکیک قائل شد: مسئولیت عرضه‌کننده در مدت ضمانت که مبتنی بر تقصیر نیست و از نوع تعهد به نتیجه است و مسئولیت - عرضه‌کننده در خارج از مدت ضمانت که تابع قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸ و قواعد عمومی است.

۶. نتیجه

مسئولیت مدنی خودروسازان در قبال مصرف‌کنندگان اگرچه در نگرش نخست ذیل مباحث کلاسیک مسئولیت مدنی قابل طرح است؛ اما پیچیدگی‌های این صنعت و افزایش تقاضای مصرف‌کنندگان و رشد فزاینده آن دیواره‌های سنتی را درنور دیده است و مباحث نوینی را مطرح ساخته

است. مسئولیت خودروساز زمانی تحقق می‌یابد که تقصیر خودروساز اثبات شود عمده موارد تقصیر خودروسازان ناشی از عیب تولید است که در دو قالب کمی و کیفی قابل توصیف است. اما امروزه پیچیدگی‌های زندگی بشری و گسترش صنعت خودروسازی موجب تحولات گسترده‌ای در حوزه مسئولیت مدنی خودروسازان شده است. چنان‌که دیگر نمی‌توان به مرزهای کلاسیک مسئولیت مدنی وفادار ماند و به‌ناچار به حوزه‌های نوین این مقوله باید توجه کرد. امروزه برخی از خطرات ناشی از صنعت خودروسازی موجب شده است که خسارات ناشی از این صنعت جبران ناپذیر باشد. لذا دولت‌ها جهت پیش‌گیری از خسارات و در نهایت عدم تحقق مسئولیت خودروسازان مداخلاتی می‌کنند که نظام مسئولیت مدنی را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. نمونه بارز این امر آلاینده‌هایی است که خودروها تولید می‌کنند و منجر به آلودگی و تخریب محیط زیست می‌شوند که تبعات جبران‌ناپذیری به دنبال دارد. در نتیجه نظام مسئولیت مدنی خودروسازان نیازمند پایه‌گذاری نوینی است که بدون تغییر و تحول سنت‌های موجود امکان‌پذیر نیست.

در حقوق موضوعه ایران در تبیین مسئولیت ناشی از عیب تولید گام‌های ارزشمندی برداشته شده است. در این قوانین اگر به واسطه عیب، زیانی حادث شود، مسئولیت بدون تقصیر عرضه‌کننده پذیرفته شده است. این مسئولیت به رابطه مستقیم قراردادی نیاز ندارد و در صورت فقدان آن نیز، عرضه‌کننده، مسئول جبران زیان وارده است. این امر، حرکتی رو به جلو در جهت تعریف نظامی ویژه برای مسئولیت ناشی از عیب تولید است که زیان‌دیده را برای مطالبه

۷. سهم نویسندگان

کلیه نویسندگان به صورت برابر در تهیه و تدوین پژوهش حاضر مشارکت داشته‌اند.

۸. تضاد منافع

در این پژوهش هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

خسارت، از اثبات تقصیر عرضه‌کننده کالا یا خدمات معیوب معاف می‌دارد و صرف اثبات رابطه سببیت بین زیان و عیب کالا کفایت می‌کند. مسئولیت محض به نظر می‌رسد نظریه مناسبی در انتساب ضرر به تولیدکننده در مورد مسئولیت مدنی ناشی از عیب خودرو است. در مسئولیت محض در خصوص تولیدکنندگان خودرو کافی است خواهان ثابت کند که کالای عرضه‌شده عیبی داشته است که ضرری از آن برخاسته است یا نقص اطلاعات یا هشدارهای ضروری به‌گونه‌ای مؤثر بوده است که خودروی سالم را معیوب و خطرناک کرده است. بنابراین در مسئولیت محض صرفاً باید میان عیب خودرو و ورود ضرر رابطه علیت موجود باشد. اساساً تفاوت مسئولیت محض با نظریه‌های مرسوم در این است که بی‌مبادلاتی به‌جای شخص به سازمان پیچیده تولید نسبت داده می‌شود تا نتوان تقصیر را به فرد یا گروه خاصی نسبت داد و مسئولیت جمعی و سازمانی جانشین مسئولیت فردی و گروهی می‌شود. در قبال اشخاص ثالث چنانچه قصور به‌طور مستقیم قابل انتساب به تولیدکننده باشد مسئولیت مدنی وی قابل‌تصور است. چنان‌که مسئولیت مدنی خودروسازان در قبال ثالث مبتنی بر مسئولیت محض و یا نظریه خطر باشد موجب تحمیل زیان‌های سنگین و زیادی بر شرکت‌های خودروساز می‌شود که در نهایت به ورشکستگی آنان منجر خواهد شد. این رویکرد مبتنی بر نظریه ایجاد خطر و یا فرض تقصیر است که به‌نوعی مکمل نظریه پیشین و در واقع برطرف‌کننده معایب نظام مسئولیت مدنی است.

منابع

فارسی

- داراب‌پور، مهرباب، مسئولیت‌های خارج از قرارداد، چاپ چهارم، تهران، مجمع علمی فرهنگی مجد، ۱۳۸۷.

- داراب‌پور، مهرباب، مسئولیت‌های خارج از قرارداد، چاپ سوم، تهران، انتشارات مجد، ۱۳۹۰.

- صفایی، سیدحسن؛ رحیمی، حبیب‌اله، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، چاپ ششم، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۷۸.

- عباسلو، بختیار؛ مهدوی قراولخانه، مجید، «معافیت سازندگان خودرو از مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید»، مجله پژوهش ملل، دوره اول (شهریور)، شماره ۹، ۱۳۹۵.

- قاسم‌زاده، سیدمرتضی، الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد، چاپ اول، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۶.

- کاپلستون، فدریک، تاریخ فلسفه، چاپ اول، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی و انتشارات سروش، ۱۳۷۰.

- کاتوزیان، ناصر، تحولات حقوق خصوصی (مجموعه مقالات)، چاپ چهارم، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.

- کاتوزیان، ناصر، دوره حقوق مدنی (معاملات معوض-عقود تملیکی)، جلد اول، چاپ سیزدهم، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۴.

- کاتوزیان، ناصر، دوره مقدماتی حقوق مدنی (اعمال حقوقی-قرارداد-ایقاع)، چاپ دوم، تهران، شرکت انتشار با همکاری شرکت بهمن برنا، ۱۳۷۱.

- کاتوزیان، ناصر، عقود معین، جلد اول، چاپ چهارم، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۷۱.

- امامی، سیدحسن، حقوق مدنی، جلد اول، چاپ ششم، تهران، کتابفروشی اسلامیة، ۱۳۸۶.

- امیری قائم‌مقامی، عبدالمجید، حقوق تعهدات، جلد اول، چاپ دوم، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۵.

- بادینی، حسن، «اثر پیشرفت صنایع و علوم بر تحول مسئولیت مدنی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.

- باریکلو، علی‌رضا، مسئولیت مدنی، چاپ دوم، تهران، انتشارات میزان، ۱۳۸۷.

- بهرامی‌احمدی، حمید، مسئولیت مدنی چک، چاپ اول، تهران، نشر میزان، ۱۳۹۰.

- پناهی‌اصانلو، پانته‌آ، «نقدی بر قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، شماره اول، ۱۳۸۶.

- جعفری‌تبار، حسن، مسئولیت مدنی سازندگان و فروشندگان کالا، چاپ اول، تهران، انتشارات دادگستر، ۱۳۷۵.

- جعفری‌تبار، حسن، مسئولیت مدنی سازندگان و فروشندگان کالا، چاپ سوم، تهران، نشر دادگستر، ۱۳۷۶.

- حسینی‌نژاد، حسین‌قلی، مسئولیت مدنی، چاپ اول، تهران، انتشارات مجد، ۱۳۸۹.

عربی

- کاتوزیان، ناصر، مسئولیت ناشی از عیب تولید، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۱.
- کاتوزیان، ناصر، وقایع حقوقی (مسئولیت مدنی)، چاپ چهارم، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۳.
- کاتوزیان، ناصر، الزام‌های خارج از قرارداد، قواعد عمومی، جلد اول، چاپ دوازدهم، تهران، مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۹۲.
- مددی، صادق، مسئولیت مدنی تولیدکنندگان و فروشندگان کالا، چاپ اول، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۸.
- مشهدی‌زاده، علیرضا؛ قلی‌نیا، رضا، «مسئولیت مدنی کاربر در به کارگیری سیستم هوش مصنوعی در خودرو»، مجله پژوهش‌های حقوقی، شماره ۵، تابستان ۱۴۰۱.
- مکرمی، حسن؛ تقی‌زاده، ابراهیم، «مسئولیت مدنی تولید و عرضه‌کنندگان خودروی معیوب در دوره تضمین»، مجله دانش‌نامه حقوق اقتصادی، سال بیست و چهارم، شماره ۱۲، پاییز و زمستان ۱۳۹۶.
- مهدوی قراولخانه، مجید؛ عباسلو، بختیار، «معافیت سازندگان خودرو از مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید»، مجله پژوهش ملل، دوره اول، شماره ۹، شهریور ۱۳۹۵.
- آخوند خراسانی، محمدکاظم، کفایه الاصول، قم، مجمع الفکر الاسلامی، چاپ ششم، ۱۴۳۷ق.
- حسینی‌مراغی، میر عبدالفتاح، العناوین، قم، مؤسسه نشر اسلامی، ۱۴۲۴.
- سیستانی، سیدعلی، قاعدة لاضرر و لاضرار، قم، مکتب آیت الله العظمی سیستانی، ۱۴۱۴ق.
- شریعت اصفهانی، فتح‌الله بن محمدجواد، قاعدة لاضرر، قم، مؤسسه النشر الاسلامی، بی‌تا.
- نجفی، شیخ محمدحسن، جواهر الکلام فی شرایع الاسلام، تهران، دارالکتب الاسلامیه، ۱۳۶۱.
- نراقی، احمد بن محمد مهدی، مستند الشیعه فی احکام الشریعه، قم، مؤسسه آل البيت (ع)، ۱۴۱۵.

لاتین

- Donald, winter, “Recent Developments in Automobile Law”, tort and Insurance Law Journal, Vol, 37,2002.
- Gunn, Alan, studies in American Tort Law, First edition, America,Carolina Academic Press,2005.
- Prosser and keeton, on the Law of torts, 5th Edition west,1984.
- Schwartz, Gary, “The Myth of the Ford Pinto Case,” 43 Rutgers L. Rev 1013,1991.

Jurisprudential Examination of the Attribution of Damages to the Manufacturer in the Case of Civil Liability Caused by Car Defects

Mohammad Samadi Shahidlo¹, Bakhtyar Abaslo^{2*}

1. Department of Private Law, Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

2. Department of Private Law, Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Article Type: Original Research

Pages: 132-152

Article history:

Received: 15 Jan 2021

Edition: 3 Mar 2021

Accepted: 6 Jun 2021

Published online: 22 Jun 2021

Keywords:

Attribution, Loss, Car Manufacturer, Civil Liability, Car Defect.

Corresponding Author:

Bakhtyar Abaslo

Address:

Iran, Tehran, Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Department of Private Law.

Orchid Code:

0000-0002--6754-880x

Tel:

09123036224

Email:

Abaslob@yahoo.com

ABSTRACT

Background and Aim: The purpose of this article is to examine the legal jurisprudence of attributing damage to the manufacturer in the case of civil liability caused by car defects.

Materials and Methods: This article is descriptive and analytical. Materials and data are also qualitative and data collection was used in collecting materials and data.

Ethical Considerations: In this article, the originality of the text, honesty and trustworthiness are observed.

Findings: The civil liability of car manufacturers due to production defects against consumers is based on the theory of fault. Based on this, if the car manufacturer is at fault, it is possible to claim damages to the manufacturer in the case of civil liability caused by the car defect.

Conclusion: In Iranian law, although according to the traditional system, if there is a fault, the rules of the civil law should be applied regarding the fault, and the basis of civil liability is based on the law of civil liability, but considering the theory of fault or even the assumption of fault does not seem appropriate and sufficient and it is needed. Therefore, this basis in Article 3 of the Car Consumer Protection Law is completely acceptable because the car supplier is obliged to fix and replace the defective part or parts or the device without charging money or paying for the damage caused, and of course without the need of It is proof of the consumer's fault.

Cite this article as:

Samadi Shahidlo M, Abaslo B. *Jurisprudential examination of the attribution of damages to the manufacturer in the case of civil liability caused by car defects. Economic Jurisprudence Studies. 2021.*