

بررسی تطبیقی مسئولیت مدنی تولیدکنندگان خودروهای معیوب در حقوق مدنی ایران

محمد باقر طاهری^۱، محمد باقر فیجان^۲

^۱ دانشجوی مقطع کارشناسی ارشد رشته حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد ممسنی
^۲ استادیار گروه حقوق دانشگاه آزاد اسلامی واحد ممسنی

چکیده

پژوهش حاضر با هدف بررسی تطبیقی مسئولیت مدنی تولیدکنندگان خودروهای معیوب در حقوق مدنی ایران انجام شده است. یکی از مهم‌ترین مباحث مسئولیت مدنی، تقسیم و توزیع مسئولیت در صورتی است که در حادثه زیان‌بار چند شخص دخالت داشته باشند. گاه اسباب عرضی است و گاه اسباب طولی و حادثه زیان‌بار به اسباب متعدد انتساب دارد. همه دشواری مسئله در این خلاصه می‌شود که در کدام‌یک از موارد اسباب طولی و عرضی و نحوه مستقل مسئولیت تقسیم چگونه توزیع می‌گردد. در تقسیم مسئولیت مدنی، دخالت دو یا چند عامل شرط لازم، ولی شرط کافی نمی‌باشد. بلکه در این مورد دخالت اشتراکی آن‌ها در حادثه زیان‌بار لازم است؛ زیرا در بعضی موارد ممکن است دو یا چند عامل در حادثه زیان‌بار دخالت داشته باشند. ولی ممکن است در قالب دو سبب در طول یکدیگر یا سبب و مباشر اشتراکی یا دو عامل با تأثیر جداگانه در حادثه زیان‌بار دخالت داشته باشند که در این قبیل موارد مسئولیت مدنی بین عوامل مذکور قابل تقسیم خواهد بود. مسئولیت مدنی خودروسازان در قبال مصرف‌کننده در فهمی مضیق از نظام کلاسیک مسئولیت مدنی بر مبنای نظریه تقصیر - بنیان می‌باشد. بدین ترتیب که مسئولیت خودروساز زمانی تحقق می‌یابد که تقصیر خودروساز اثبات گردد 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 گردیده است. به طوری که دیگر نمی‌توان به مرزهای کلاسیک مسئولیت مدنی وفادار ماند و به‌ناچار به حوزه‌های نوین این مقوله بایست پرداخت. امروزه برخی از خطرات ناشی از صنعت خودروسازی موجب شده است که خسارات ناشی از این صنعت جبران‌ناپذیر باشد. لذا دولت‌ها جهت پیشگیری از خسارات و در نهایت عدم تحقق مسئولیت خودروسازان مداخلاتی می‌نمایند که نظام مسئولیت مدنی را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. نمونه بارز این امر آلاینده‌هایی است که خودروها تولید کرده و منجر به آلودگی و تخریب محیط زیست می‌شود که تبعات جبران‌ناپذیری به دنبال دارد. لذا نظام مسئولیت مدنی خودروسازان نیازمند پایه‌گذاری نوینی است که بدون تغییر و تحول سنت‌های موجود امکان‌پذیر نیست. در این رساله، موضوع مزبور از دو جنبه مطرح می‌گردد: نخست، بنیان‌های نظری مسئولیت

مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه

Online ISSN: ۲۴۷۶-۴۴۶۹

دوره ۸، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۱

Print ISSN: ۲۵۳۸-۲۰۳۹

www.irijournals.com

صفحات ۲۰۱-۱۸۳

مدنی را واکاوی کرده و سپس به نقش سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان پرداخته خواهد شد. مسئولیت مدنی خودروسازان در قبال مصرف‌کنندگان مبتنی بر نظریه تقصیر و در برابر اشخاص ثالث متضرر همانند آلودگی محیط زیست مبتنی بر نظریه ایجاد خطر می‌باشد. همچنین نقش سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان در جلوگیری از وقوع زیان و یا حمایت در راستای برقراری عدالت ترمیمی حائز اهمیت است.

واژه‌های کلیدی: مسئولیت مدنی، تولیدکنندگان خودرو، عیب و نقص خودرو، نظریه تقصیر

مقدمه

یکی از موضوعات مهم و اساسی حقوق مسئولیت مدنی، مبنای قواعد آن است که از لحاظ نظری توجیه می‌نماید که چرا باید عامل فعل زیان‌بار و وظیفه جبران وارده به زیان دیده را داشته باشد که این موضوع مورد بررسی قرار می‌گیرد. منظور از مبنای مسئولیت مدنی، این است که به چه دلیل و چه عقلایی عامل فعل زیان‌بار باید زیان وارد شده به دیگری را جبران نماید.^۱ با توجه به این که غالباً حوادث زیان‌بار، ناشی از عوامل مختلفی است؛ از این تحمیل مسئولیت مدنی به یکی از عوامل نیاز، به توجیه عقلانی دارد. این موضوع در تألیفات حقوقی تحت عنوان، مبنای نظری مسئولیت مدنی مطرح شده است. در حقوق اسلام در این مورد به توجیه عرفی، تحت عنوان استناد عرفی توجیه شده است که از کارایی لازم برای توجیه مسئولیت مدنی در هر زمان و مکانی برخوردار است؛ یعنی اگر با توجه به شرایط زمانی و مکانی، عرف، حادثه زیان‌باری را به شخصی قابل انتساب بداند او مسئول خواهد بود.^۲

زمانی که خودروی فروخته‌شده معیوب باشد و به مصرف‌کننده یا ثالث آسیب برساند، تولیدکننده به‌عنوان عرضه‌کننده خودرو مسئول شناخته می‌شود. مسئولیت مدنی عرضه‌کننده خودروی معیوب از موضوعات مهمی است که بررسی آن از لحاظ نظری و عملی حائز اهمیت است. از جمله پرسش‌هایی که در این زمینه مطرح می‌شود این است که آیا هر کاستی یا زیادتی را می‌توان عیب شمرد؟ برای تشخیص عیب خودرو چه ضابطه‌هایی وجود دارد؟ آیا تعریف بند «ز» ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، جامع است؟ با بررسی موضوع خواهیم دید که هر کاستی یا زیادتی عیب نیست. ضابطه‌های تشخیص عیب در حقوق ایران شامل دو معیار شخصی و عرفی می‌شود. معیار شخصی نمی‌تواند جامع باشد و تشخیص عیب را دشوار می‌سازد. معیار عرفی نیز می‌تواند مشتمل بر دو معنای عرف محل یا انتظارات انسان عرفی باشد. اگر عرف محل را ملاک قرار دهیم موجب تبعیض می‌شود، چون ممکن است عرف یک محل آن نقص را عیب بداند و عرف محل دیگر آن را عیب نداند؛ اما همچنان که در حقوق آمریکا برگزیده شده است، به نظر می‌رسد معیار انتظارات انسان متعارف می‌تواند کامل‌تر باشد؛ البته با این شرط که با معیار ریسک-سودمندی ترکیب شود، زیرا رفتار انسان عرفی در همه مکان‌ها و زمان‌ها واحد بوده، احتمال تبعیض در آن کمتر است. تعریف بند «ز» ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو هم جامع نیست.

از جمله موضوعاتی که از گذشته‌های دور در هر نظام حقوقی مورد توجه بوده بحث حمایت از مصرف‌کننده کالا است که مصرف‌کننده (خریدار) خودرو نیز از جمله آنها می‌باشد که این مهم با پیشرفت فن‌آوریهای جدید و پیچیده تر شدن فرایند تولید تا مصرف بیش از پیش اهمیت پیدا کرده است. قوانین حمایتی پیشگیرانه و جبرانی ای در این زمینه به کار گرفته می‌شود تا از مصرف‌کننده خودرو که به عنوان طرف ضعیف تر رابطه حمایت شود. قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۸۶/۳/۲۳ از جمله این قوانین است که سعی کرده تانظام حمایتی خاصی را برای مصرف‌کنندگان خودرو برقرار کند که از جمله موارد مذکور در این قانون، مسئولیت مدنی عرضه‌کنندگان خودرو در برابر خریداران آن می‌باشد.

هدف حقوق ایجاد تعادل و برابری در روابط اشخاص است به همین منظور حقوق به حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو پرداخته است. قانونگذار به دلیل اهمیت خودرو، قانون خاص حمایت از مصرف‌کنندگان را تصویب کرده است. در این قانون به حق برخورداری از کالای سالم و عاری از عیوب و خطرات بسیار توجه شده و به منظور تحقق این هدف، قانونگذار حمایت‌هایی چون دوره تضمین را تحت شرایطی پیش بینی نموده است. تضمین به معنی خاص به عنوان یکی از تعهدات فرعی عرضه‌کنندگان کالا مخصوصاً خودرو مبنی بر داشتن کیفیت و عملکرد مطلوب و متعارف تا مدت زمان مشخص می‌باشد. تضمین ممکن است ماهیت قراردادی یا قانونی داشته باشد. وقتی عرضه‌کننده آن را تعهد می‌کند دارای ماهیت قراردادی ولی در صورتی که برغم عدم تصریح در تعهدات فروشنده، به حکم قانون فروشنده را ملزم به انجام تعهداتی بدانیم ماهیتی قانونی دارد.

^۱ علی رضا، باریکلو، پیشین، ص ۴۸

^۲ بختیار، عباسلو، مسئولیت مدنی (با نگرش تطبیقی)، یشین، ۲۷.

تضمین موضوع این تحقیق با رعایت شرایط و حسب مورد مسئولیت محض به نحو تضامنی برای اشخاص دخیل در زنجیره تولید و یا عرضه کننده ایجاد می‌نماید. البته تعهد و مسئولیت عرضه کنندگان، مطلق نمی‌باشد بلکه مقید به شرایط و قیودی است. مسئولیت عرضه کننده مشروط به بروز عیب و نقص در مدت تضمین است. در این نوع مسئولیت، کافی است مصرف کننده ثابت کند که خودروی عرضه شده عیبی داشته که حادثه از آن به وجود آمده است. هدف این مسئولیت، تحمیل ضمان به نتیجه فعل است نه کیفیت آن، در واقع، این ضمان چهره حمایتی دارد تا هیچ حق قابل احترامی از بین نرود. انتشار اخبار نگران کننده مربوط به سوانح آتش سوزی زنجیره ای تعدادی از خودروهای پژو مدل GLX ۴۰۵ از رسانه های عمومی و یا نشن بنزین در مدل های دیگر پژو در ماه های اخیر از یک سو و انتظارات افکار عمومی جامعه و فشار برخی سازمان های مسؤول نظیر «مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران» و غیره از سوی دیگر، در نهایت گروه خودروسازی ایران خودرو را در مقام تولیدکننده محصولات مذکور متقاعد یا وادار کرد تا ضمن قبول تقصیر ناشی از نقص فنی خطرآفرین در سیستم سوخت رسانی و در اولین قدم کلیه خودروهای پژو مدل ۴۰۵ تولیدی ۳ ماهه پایانی سال ۱۳۸۳ خود را برای بازدید و تعویض قطعه معیوب به کار رفته، به تعمیرگاه ها و مراکز مجاز خدمات پس از فروش خود فراخواند شرکت مذکور که یکی از دو گروه خودروسازی عمده کشور بوده و در سال ۱۳۸۳ قریب به ۶۰ درصد از نیاز بازار داخلی خودرو را تأمین نموده است درباره جبران خسارات وارده به مالکان خودروهای مذکور اعلام کرده که در موارد جزئی تعمیرات و خدمات لازم به رایگان انجام و در موارد خسارات کلی، خسارت وارده را به طور کامل پرداخت و رضایت مشتری را جلب خواهد کرد. موارد فوق یک بار دیگر به طور جدی، مقوله ای با عنوان مسؤولیت تولیدکننده در قبال عیب محصول و حقوق مصرف کنندگان را در کانون بحث و توجه عامه مرم قرار داده است که هر یک به اشکال مختلف (از خودرو گرفته تا پوشاک و مسکن و نان و لبنیات) مصرف کننده می باشند، بویژه پس از روی کارآمدن دولت جدید با شعار عدالت محوری و مهرورزی، انتظارات بیشتری در بطن جامعه نسبت به اهمیت ایجاد تعادل بین حقوق تولیدکننده و مصرف کننده شکل گرفته است.

پیشینه و مبانی پژوهش

- پانته آ پناهی اصلو (۱۳۹۷) مسؤولیت مدنی موضوع بررسی این پژوهش، ناشی از عیب خودرویی است که موجب وقوع تصادف یا حادثه و در نتیجه موجب خسارت، صدمدنی یا مرگ در جریان حادثه یا تصادف می‌گردد. این مسؤولیت بر سه مبنا استوار است: ۱- تقصیر، ۲- نقض ضمانت، ۳- مسؤولیت محض. مطابق مقررات ایران، سازنده ی 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 ی استفاده ی 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 تأمین خودروی جایگزین بر عهده ی سازنده است. طبق تبصره ۲ ماده ۲ قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶، دوره تعهد خودروساز، دوره ی تأمین قطعات و ارائه خدمات فنی استاندارد برابر ده سال مقرر شده است. این رساله، مسؤولیت ناشی از عیب خودرو، منابع، مبانی حقوقی و مقررات قانونی گوناگون حاکم، وضعیت حقوقی عیب خودرو اعم از عیب طراحی، عیب ساخت و عدم راهنمایی مقتضی و آثار آن و مسؤولیت خودروساز و نیز طرق جبران خسارت، حل اختلاف و مرور زمان مربوط را در نظام حقوقی آمریکا و ایران، تحلیل کرده است. همچنین تمایز بین حقوق ایران، فرانسه و آلمان را مشخص و وضعیت رابطه بین مسؤولیت های قراردادی یا فرا قراردادی را روشن کرده است.

- مختاری و کبیری (۱۳۹۳) در تحقیقی با عنوان مسؤولیت مدنی خودروساز در برابر خریدار خودرو نشان داد در نظام های حقوقی کنونی، سازنده ای که خودروی معیوب به عموم می فروشد، ضامن خساراتی است که از عیب خودرو ناشی می‌شود. یکی از پیامدهای پرداختن به مسؤولیت مدنی ناشی از عیب خودرو در شرایطی که منجر به خسارت مالی، صدمه بدنی یا مرگ می‌شود، 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 مسؤولیتی 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. مبانی 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.

- پوراسدی پور (۱۳۹۰) آثار مسئولیت مدنی سازندگان خودرو در پرتو مقررات حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو، در حقوق ایران و سایر نظام های حقوقی نشان داد 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 فراهوان رفع عیب متوسل شده اند. سه مبناى 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. مبانی 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 در این تحقیق مورد بررسی قرار می گیرند.

مفهوم مسئولیت مدنی

اساساً بایست ذکر کرد که مسئولیت منتجاز اختیار است و موجودی مسئول است که آگاه از اعمال و کردار خویش باشد؛ بنابراین مبناى مسئولیت اختیار است. آنچه که فصل مخیره انسان از سایر موجودات است اختیار و آگاهی وی می باشد. کانت در نقد عقل محض خویش انسان را غایت می داند و اصل غایت را بر پایه اختیار و آگاهی بشر بنا نهاده و آنرا مبناى تفکیک انسان از سایر مخلوقات می داند. لذا با این مقدمه به بحث مسئولیت به طور عام و مسئولیت مدنی به گونه ای خاص ورود می کنیم.

در باب فلسفه و پیدایش مسئولیت مدنی برجسته ترین نظرات معطوف به نظم اجتماعی و آسایش مدنی زندگی جمعی در سایه قانون می باشد که هیچ فردی نبایست با عمل خویش موجبات ضرر و زیان و یا مشقت دیگری را فراهم سازد. لذا هر شخص مسئول گفتار و عملکرد خویش در برابر دیگران است و چنانچه ضرری بر خلاف قانون به دیگری وارد سازد مسئول جبران آن است. «در حقوق مسئولیت معین می شود که چگونه رفتاری زیننده هر انسان در رابطه با دیگران است و چه قواعدی بر همگان تحمیل می شود تا از اضرار ناروا به همگنان پرهیز کنند و درچه مواردی و چگونه باید زیان های وارد شده را جبران سازند. پس مسئولیت مدنی با فلسفه اخلاق و فلسفه سیاسی، که به تمیز رفتار های زیننده انسان در جامعه مدنی ارتباط نزدیک و موضوعی مشترک دارد و فلسفه شناخت رابطه میان خطر و مسئولیت را معین می کند».^۳

^۳- کاتوزیان، ناصر، الزام های خارج از قرارداد: ضمان قهری، جلد اول مسئولیت مدنی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران؛ چاپ دوم، ۱۳۷۸، ص ۳۸

اما در باب تعریف مسئولیت مدنی برخی آن را مسئولیت پرداخت خسارت دانسته و گفته‌اند هر آنجا که جبران خسارت باشد مسئولیت مدنی نیز هست.^۴ «مسئولیت مدنی در حقوق تعهدات، عنوانی است برای بیان اعزام قانونی جبرای ضررهای ناروا. خواه این نظر از شکستن پیمان و نقص عهد حاصل آید یا از تخطی از تکلیف عمومی احتیاط و عدم اضرار به غیر بر این پایه، مسئولیت مدنی دو شاخه مهم دارد: مسئولیت قرار دادی و الزامهای خارج از قرارداد.»^۵

تعریف خودرو، مصرف‌کننده و تولیدکننده

قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، خودرو را چنین تعریف کرده است: «هر نوع وسیله نقلیه موتوری تولید داخل یا خارج برای استفاده در معابر عمومی برای حمل سرنشین و بار تا ظرفیت مجاز».

اما تعریف فوق دامنه اطلاق خودرو را تنگ نموده است. چنانچه ماشین‌آلات سنگین مانند بولدوزر، بیل مکانیکی، غلتک و... از دایره تعریف خارج می‌شوند که می‌تواند در تکالیف تولیدکنندگان و حقوق مصرف‌کنندگان تأثیرگذار باشد.

خودرو را می‌توان براساس وزن، کارکردها و قابلیت‌هایش تعریف کرد. برای مثال آنرا به دو دسته خودروهای سبک و سنگین و همچنین مطابق کارکردهایش به خودروهای شخصی و عمومی یا بر اساس سرعت به خودروهای کندرو و تندرو تقسیم کرد. آنگاه بر اساس محل کار معابر عمومی، کارگاه‌ها، معادن، کارخانجات و... دسته‌بندی نموده و تعریف جامع‌تری را ارائه داد. اگرچه لازم بذکر است هر تعریفی در بردارنده تحریفی نیز می‌باشد.

بند ۵ از ماده نخست قانون حمایت از مصرف‌کننده، هر شخص حقیقی یا حقوقی که خودرو را برای استفاده شخصی یا عمومی در اختیار دارد را مصرف‌کننده می‌داند. لذا به نظر می‌رسد واسطه‌های فروش، بنگاه‌های نقل و انتقال خودرو در صورت از دایره اطلاق مصرف‌کنندگان خارج می‌شوند. همچنین همین ماده اشخاص مزبور را در ذیل واسطه فروش تعریف می‌کند. واسطه فروش هر شخص حقیقی یا حقوقی که با موافقت عرضه‌کننده نسبت به فروش خودروی نو اقدام می‌کند.

همچنین بایست میان واسطه‌های فروش و نمایندگی‌های مجاز قائل به تفکیک شد. واسطه فروش مطابق دلالتی در حقوق تجارت از به نمایندگی از دیگری و بنام وی معامله می‌کند در حالی که نماینده به نام خود و از به نمایندگی از دیگری اقدام به انجام معامله می‌نماید. قانون حمایت از مصرف‌کننده نمایندگی مجاز را به شرح ذیل تعریف می‌نماید:

«نمایندگی مجاز هر شخص حقیقی یا حقوقی که با موافقت عرضه‌کننده عهده‌دار فروش و خدمات پس از فروش خودرو در طولمدت ضمانت است.»

تعریف عیب و نقص خودرو

عیب در لغت به معنای بدی، نقص، نقصان، بدنامی و رسوایی گناه است.^۶ عیب در مسئولیت مدنی خودرو سازان مبتنی بر تقصیر، برقرار کننده رابط سببیت میان زیان وارده و عامل زیان را بر عهده دارد بدین معنا که وجود عیب در کاشفیتمسئولیت مدنی نقش کلیدی را بر عهده دارد.

اما عیب چیست و آیا هر نقصی را می‌توان عیب دانست و خودرو را معیوب دانست. در تعریف عام از عیب هر فزونی و یا کاستی از اصل خلقت را می‌توان عیب دانست بدین ترتیب که هر موجودی شکل و شمایی طبیعی داشته که ممکن است در طول تاریخ دچار تحولاتی شده باشد اما چهارچوب و بدنه اصلی خود را حفظ کرده است لذا هرگونه فزونی و کاستی که موجب شگفتی و حیرت گردد عیب محسوب می‌شود مثل انسانی که با دو سر متولد شود.

^۴- بهرامی احمدی، حمید، مسئولیت مدنی، تهران: نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۸۸، ص ۲۸

^۵- غمائی، مجید، قابلیت پیش بینی ضرر در مسئولیت مدنی، تهران: شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، ۱۳۸۳، ص ۹

^۶- فرهنگ معین، نشر اشجع، چاپ پنجم، ۱۳۸۸، ص ۸۵۷

شیخ انصاری «نقص در مرتبه متوسط را عیب می‌شمرد: بدین معنی که نقصان وقتی عیب است که کالا را از رتبه متوسط عرفی پایین‌تر برد. سلامت مرحله ای میان عیب و کمال است؛ حالتی که غالب افراد کالا دارد یا وصف مشترک بین آنان است و احتمال دارد در اثر امر عارضی به مرحله کمال رسد یا در آن نقصی به وجود آید و معیوب گردد.»^۷

مطابق این نظر عرف را بایست داور عیوب کالا دانست و اساساً مرغوب بودن کالا یا معیوب بودن آن بسته به داوری عرف دارد یا حتی می‌توان گفت بازار. چرا که بازار محل داد و ستد است و ارزش کالا در بازار مشخص می‌گردد؛ اما آیا این امر در مورد کالاهای تخصصی مانند خودرو نیز صادق است و یا می‌توان بازار و عرف را داور عیوب خودرو دانست؟ این موضوع زمانی پیچیده‌تر می‌شود که در بازارهای انحصاری مراجع تنظیم گر^۸ به قیمت‌گذاری خودرو مبادرت ورزیده و دیگر بازار به مفهوم سنتی آن (عرضه و تقاضا) مبین ارزش خودرو نباشد.

نظریه تقصیر

نظریه تقصیر قدیمی‌ترین نظریه حقوقی پیرامون مسئولیت مدنی است که در دوران سنتی پاسخگویی این مبحث بوده است و در واقع مسئولیت مدنی سنتی بر این بنیان نهاده شده بود.

در نظریه تقصیر بر اساس قاعده البینه علی المدعی و اینکه مدعی بایست جهت اثبات ادعای خویش دلایل متقن بیاورد بنا گذاشته است به گونه ای که مطابق این نظریه زیان‌دیده برای آنکه بتواند غرامت خویش را از شخص‌دیر یافت نماید باید اثبات نماید که تقصیر وی موجب ورود خسارت شده است. بدین گونه که تحقق مسئولیت مدنی مستلزم اثبات تقصیر زیان‌رسان به زیان‌دیده است و بار اثبات آن به دوش زیان‌دیده است.

نظریه تقصیر در مسئولیت قراردادی و ضمان قهری متفاوت است. در ضمان قهری تقصیر همواره برخلاف اصل است و جهت اثبات آن مدعی بایست بینه کافی را احراز و مسئولیت را اثبات نماید؛ اما در باب مسئولیت قراردادی به طور کلی عدم انجام تعهدات قراردادی در تحقق مسئولیت مدنی و الزام به جبران خسارت کافی است مگر آنکه متعهد اثبات نماید که علتی خارجی، غیر قابل پیش بینی و غیر قابل رفع یا اجتناب (قوه قهریه) وی را از انجام تعهداتش باز داشته است.

اما همانگونه که در مدخل بحث نیز عنوان کردیم نظریه تقصیر، نظریه ای سنتی است که پاسخگویی تحولات اجتماعی علی‌الخصوص پس از انقلاب صنعتی نبود. ورود ماشین‌های بخار و دستگاه‌های مدرن تولیدی تمامی معادلات زندگی بشر را دچار تحول نمود. «هر تمدنی قواعد پنهانی یعنی مجموعه‌ای از قوانین و اصولی دارد که در سراسر فعالیت‌هایش همچون طرحی مکرر جریان می‌یابد. با هجوم صنعت به سراسر کره زمین این طرح منحصر به فرد پنهانی آشکار شد.»^۹

انقلاب صنعتی نیز قواعد حقوقی را متطور نمود. به گونه‌ای که قوانین و قواعد پیشین پاسخگویی زندگی بشر مدرن نبود. طبقه بورژوا و سرمایه‌داران جدید با قدرت عظیم خویش حقوق و دولت را به خدمت گرفتند. چنانچه مارکس در کتاب سرمایه خویش دولت و حقوق را روبنا و ابزاری جهت استثمار طبقه کارگر که همان زیر بنا است خطاب می‌کند. دیگر کارگران به سادگی قادر به اثبات تقصیر کارفرما نبودند و نظریه تقصیر کار آمیخویش را از دست داده بود. پس از انقلاب صنعتی و تحولات نظام سرمایه‌داری معترضان بسیاری نسبت به حمایت دولت از طبقه سرمایه دار وجود داشت. براساس نظریه آنان «دولت به عنوان عامل انسجام و یا عامل تنظیم مبارزه طبقاتی تلقی می‌شود، هرچند بیشتر مارکیست‌ها برآن‌اند که دولت منازعه طبقاتی را به نفع سرمایه‌داران تنظیم می‌کند.»^{۱۰} در چنین اوضاعی نظریه تقصیر و جاهت خویش را در نزد اندیشمندان مستقل از دست می‌داد. لذا از اواخر قرن نوزدهم تعدیلاتی در باب آن صورت گرفت، بدین گونه که نخست از طریق گسترش مسئولیت‌های قراردادی بر آن شدند که زیان‌دیده ثابت کند که طرف قرارداد (متعهد) به تعهداتش عمل نکرده

۳- کاتوزیان، ناصر، مسئولیت ناشی از عیب تولید، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ۱۳۸۱، ص ۶۸

8 - Regulators

^۱- آلوین تافلر، موج سوم، ناشر نو، چاپ هجدهم، ۱۳۸۸، ص ۶۳

^۲- ونیست، اندرو، نظریه‌های دولت، ترجمه حسین بشیریه، نشر نی، چاپ هفتم، ۱۳۸۹، ص ۲۳۹

است. این امر در مورد تولیدکنندگان و فروشندگان کالاهای خطرناک که موضوع بحث ما نیز می‌باشد، تعمیم یافت. بدین ترتیب که تولیدکنندگان چنین کالاهایی بایست بی‌عیبی آنها را بطور ضمنی تضمین کنند. لذا هرگاه مصرف‌کننده در نتیجه عیب این کالاها خسارت ببیند، می‌تواند با اثبات سببیت رابطه میان عیب و وقوع خسارت، غرامت خویش را از تولیدکننده دریافت دارد بدون آنکه نیاز به اثبات تقصیر فروشنده و یا تولیدکننده باشد. دوم؛ فرض تقصیر است. بدین گونه که در مواردی قانون گذار تقصیر عامل زیان را مفروض می‌داند. این موضوع بیشترین تناسب را با فرض تقصیر کارفرما دارد. چنانچه که بالا نیز گفتیم قانون جهت حمایت بیشتر از کارگر و برقراری توازن میان کارگر تهدیدست و کارفرما که تمامی امکانات را در جهت تبرئه خویش به کار می‌گیرد، فرض را بر تقصیر کارفرما گذاشته و بدین ترتیب بار اثبات را از دوش کارگر بر عهده کارفرما منتقل نموده است.

نظریه ایجاد خطر

نقصان و عدم پوشش کافی نظریه تقصیر که مبنای نخست مسئولیت مدنی است موجب مطرح شدن نظریه ایجاد خطر گردید. «به موجب این نظریه، هرکس به فعالیتی بپردازد، محیط خطرناکی برای دیگران به وجود می‌آورد و کسی که از این محیط منتفع می‌شود باید زیان‌های ناشی از آن را نیز جبران کند. با این ترتیب، مبنای مسئولیت مدنی مکافات تقصیر نیست، عوض سودی است که شخص از فراهم آوردن محیط خطرناک می‌برد.»^{۱۱}

در نظریه ایجاد محیط خطرناک از سوی کارفرما یا صاحب فرض تقصیر محسوب می‌شود و در شکل‌دهی رابطه مسئولیت مدنی سببیت رابطه مبتنی بر تقصیر فرضی کارفرما می‌باشد ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ در شناخت نظریه خطر در حقوق ایران ملاک می‌باشد. این ماده اذعان می‌دارد: «کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند، مسئول جبران خساراتی می‌باشند که از طرف کارکنان اداری، یا کارگران آنان در حین انجام کار یا به مناسبت آن وارد شده است، مگر اینکه محرز شود تمام احتیاط‌هایی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می‌نموده به عمل آورده یا اینکه اگر احتیاط‌های مزبور را به عمل می‌آوردند، باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نمی‌بود. کارفرما می‌تواند به واردکننده خسارت در صورتی که مطابق قانون مسئول شناخته شود مراجعه نماید.» این ماده مؤید فرض تقصیر کارفرما بر اساس ایجاد محیط خطرناک است و صرف آسیب رساندن به شخص ثالث در این محیط و برقراری رابطه میان زیان و عامل زیان (محیط خطرناک) مسئولیت مدنی تحقق گردیده و دیگر نیاز به اثبات تقصیر کارفرما نیست مگر آنکه کارفرما ثابت نماید فورسماژور بوده است بدین معنا که:

۱- حادثه خارجی علت وقوع زیان بوده؛

۲- آن که حادثه غیر قابل پیش بینی بوده؛

۳- غیر قابل اجتناب و دفع بوده است. تنها در این صورت است که وی می‌تواند از بار مسئولیت رها گردد.

همچنین ماده ۷ قانون مزبور عنوان می‌دارد: «کسی که نگاهداری یا مواظبت مجنون یا صغیر، قانوناً یا بر حسب قرارداد به عهده او می‌باشد، در صورت تقصیر در نگاهداری یا مواظبت، مسئول جبران زیان وارده از ناحیه مجنون یا صغیر می‌باشد...» اگرچه ماده مزبور تداعی کننده مسئولیت قراردادی یا ضمان قهری نگاهدارنده یا مواظبت کننده است اما تقصیر وی مفروض است و بایست اثبات نماید که تمامی جوانب احتیاط و مواظبت‌های لازم را لحاظ داشته است. اگرچه بنیان نظریه خطر بر وجود محیطی غیر متعارف و خطرناک استوار است.

بیشترین کاربرد نظریه ایجار خطر در مورد آلودگی محیط زیست صدق می‌کند. کارخانجات و صنایع تولیدی با تولید آلاینده های مضر به تخریب محیط زیست و آلودگی هوا می‌پردازند. هوای پاک کالایی عمومی است که مورد مصرف همگان است و این صنایع جهت انتفاع شخصی خود آن را آلوده می‌نمایند. لذا موظف هستند علاوه بر کاهش میزان آلودگی، هزینه های سالم سازی هوا و محیط زیست را بپردازند. خودرو نیز از مصادیق آلاینده محیط زیست می‌باشد که با عنایت به خطرات ایجاد

^{۱۱} - کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، وقایع حقوقی، شرکت سهامی انتشار، چاپ یازدهم، ۱۳۸۵، ص ۲۳

کننده علی الخصوص برای محیط زیست، تولیدکنندگان و در مواردی مصرف کنندگان آن بایست به جبران خسارت محیط زیستی اقدام کنند. اساس این مسئولیت مبتنی بر نظریه ایجاد خطر است.

مسئولیت مبتنی بر عدم تقصیر

«مسئولیت بدون تقصیر در مواردی قابل تصور است که در آن، نه عمل صورت گرفته غیرقانونی است و نه خطای فاحش تصور گرفته است، یا اینکه به هر دلیل، غیرقانونی بودن یا عدم مشروعیت عمل صورت گرفته، قابل اثبات نباشد؛ به عبارت دیگر، برخلاف مسئولیت مبتنی بر خطا، که بر قضاوت و ارزیابی درستی یا نادرستی عمل منجر به زیان استوار است مسئولیت بدون تقصیر بی توجهی به این ارزیابی (درستی یا نادرستی عمل) بر آثار عمل صورت گرفته متمرکز است.»^{۱۲}

این نوع مسئولیت جنبه ترمیمی داشته و برگرفته از نظریه عدالت ترمیمی است. لذا گستره آن معطوف به حوزه های حقوق عمومی است و در جایی که دولت یک سر رابطه است بیشترین نمود را دارد. برخلاف حقوق خصوصی که عدالت معاوضی نقش برجسته ای دارد. در حقوق عمومی عدالت توزیعی و عدالت ترمیمی گفتمان غالب و برتر را دارند. نمونه این امر را می توان جبران غرامت دولت در بلایای طبیعی و حوادث غیر مترقبه یافت کرد که دولت بدون تقصیر سعی در جبران قسمتی از خسارات وارده می نماید تا دردها و تألمات آسیب دیدگان را تا حدودی کاهش دهد. «در منابع مسئولیت [مبتنی بر عدم تقصیر] گستره زیان های قابل ادعا توسط خواهان دعوی محدود شده است. در این مسئولیت-که در همه کشور هایی که آن را پذیرفته اند کاملاً یا غالباً، دارای ابعادی متفاوت از نظام مسئولیت مدنی حقوق خصوصی است - برخی از زیان هایی که اصلی می باشند قابل مطالبه نمی باشند. به عنوان مثال دیده نشده است که رویه قضایی، ادعای زیان معنوی یا اقتصادفردی که ملک وی در نتیجه یک طرح عمومی تملک گردیده و غرامت آن را نیز دریافت نموده است را بپذیرد.»^{۱۳} اگرچه در لایحه تملک اراضی مصوب شورای انقلاب در سال ۱۳۵۸ در مواردی که ملک تملک شده توسط مراجع عمومی ممرعاشه فرد بوده است. دستگاه تملک کننده بایست ۱۵٪ بیشتر از قیمت متعارف آن را بپردازد.^{۱۴} همچنین مثال بارز دیگر در نظام حقوق ایران سلب مالکیت از سرمایه گذاران خارجی است که جهت تضمین امنیت سرمایه گذاری، بهبود و توسعه رشد تولید ناخالص ملی و جذب سرمایه گذاران خارجی دولت موظف شده است قبل از سلب مالکیت غرامت سرمایه گذار خارجی را بپردازد. همچنین ماده ۱۰ قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری دولت موظف به جبران «خسارت بدنی» ناشی از تصادفات رانندگی که دسترسی به مقصر میسر نباشد، کرده است. ماده ۴۴ قانون توزیع عادلانه آب نیز در صورتی که در اثر طرح های آبی یا در نتیجه از منابع آبهای سطحی و زیرزمینی خساراتی به سرمایه گذاران حوزه آب وارد شود را توسط دولت قابل جبران می داند. در نتیجه بایست عنوان داشت که بر خلاف نظریه تقصیر، که ورود زیان همواره ناشی از نقض قانون یا مسئولیت قراردادی است، در حقوق عمومی و بر اساس نظریه مبتنی بر عدم تقصیر در مواردی نظیر آنچه که در بالا بدان اشاره نمودیم زیان به تجویز صریح قانون بوده و یا از الزامات اجرای آن می باشد؛ مانند مواردی نظیر جنگ یا تملک اراضی جهت منافع عمومی، ملی سازی یا در شرایط اضطراری...

نظریه صورت گرایی (شکل گرایی)

ریشه های شکل گرایی یا صورت گرایی^{۱۵} که در قرن نوزدهم رواج زیادی یافت را در فلسفه اخلاق بایست جست. قبل از رنسانس در زمینه ی معیار شناسایی نیک و بد نظریه های مختلفی وجود داشت که مهم ترین آن ها نظریه «بدهات شهودی» -

۱- زرگوش، مشتاق، مسئولیت مدنی دولت، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۸۹، ص ۲۶

۲- همان ص ۵۸۶

۳- تبصره ۱، ماده ۵ لایحه قانونی تملک اراضی مصوب شورای انقلاب ۱۳۵۸ چنانچه محل سکونت و ممرعاشه باشد علاوه بر بهای عادلانه، صدی پانزده به قیمت ملک افزوده می شود.

15- Formalism

که اصول بنیادی اخلاق به بدهمت شهودی آشکارند و نیازی به برهان ندارند - و نظریه قانونگذاری (حجیت اصول اخلاق شناسی از اراده ی قانونگذار، مثلاً دستورات خداوند، است) بود؛ اما با چیرگی فلسفه جدید دوره رنسانس - و بویژه از عصر روشنگری به بعد- فلاسفه به جستجوی منابع دیگر برای حجیت اصول اخلاق برآمدند و در این زمینه دو نظریه مقبولیت پیدا کردند:

در یکی از آنها، مانند فلسفه کانت، جنبه صوری یا شکلی اخلاق اصل قرار گرفت؛ و در دیگری مانند نظریات اخلاقی هابز و ژان ژاک روسو، قرار داد یا پیمان فرضی و آغازین میان افراد جامعه.^{۱۶}

کانت بر مطلق بودن اخلاق تأکید داشت و آن را چنین تبیین می نمود «چنان رفتار کن که بر اساس رفتار تو بتوان قاعده ای جهان شمول استخراج کرد»؛ و از طریق است که وی بر اصل غایت^{۱۷} دست می یابد که هر انسانی غایت و هدف نهایی است و هیچ اراده انسانی نیابت ابزار قرار گیرد و بدین ترتیب اساس و مبنای حقوق بشر را پایه ریزی می کند.

بنابراین رویکرد نخست صورت گرایی منطق صوری حاکم است بدین ترتیب که جهت دستیابی به هر نتیجه حقوقی مقدمه ای مستقل و غری میانجی در نظر گرفته شود و با استنتاج و قیاس نتیجه ای خاص از آن منتج گردد. لذا صورت بر ماهیت مقدم است و شکل استدلال و روش شناسی از اهمیت اولی برخوردار است نسبت به ماهیت آن.

در رویکرد حق های طبیعی که قرارداد اجتماعی در پی آن هاست فرای زمان و مکان دارای معتبر و تغییر ناپذیر بوده و برای حل منازعات نیازی به توسل به استدلال اخلاقی و سیاسی ندارد. این امر از ویژگی های بارز صورت گرایی در حقوق است که نظریات مطروحه قابل رصد می باشد.

صورت گرایی در مسئولیت مدنی

همان گونه که بیان شد در نظریه قانون گرایی اختلاف و دعوا را بایست از طریق تحلیل حقوقی مفاهیم و برداشت ها فیصله داد. لذا قاضی در صدور رأی از قیاس صوری استفاده می کند. «نگرش صورت گرایانه به مسئولیت مدنی مبتنی بر قابلیت فهم داخلی آن است. مسئولیت مدنی مجموعه ای از مفاهیم منسجم است که ساختار و نظام داخلی خاص و مستقلی دارد و نمی توان آن را به عنوان ابزاری برای دستیابی به مقاصد خاص سیاسی، اجتماعی و یا اقتصادی مورد استفاده قرار داد.»^{۱۸} اگر چه فهم مزبور در نظام کلاسیک مسئولیت مدنی جایگاه رفیعی داشته و متأثر از عدالت اصلاحی^{۱۹} ارسطو می باشد در صدد برقراری موازنه میان طرفین است در رویکرد جدید و پس از افزایش مداخلات دولیت در معادلات زندگی بشری و نقش حد اکثری وی در تأمین رفاه اجتماعی دیگر نمی توان برای فهم از مسئولیت مدنی پافشاری کرد. امروزه ظهور نظریاتی همچون تساوی همگان در برابر هزینه های عمومی و یا نظریه منفعت عمومی و یا در پرتو نظریه عدالت توزیعی^{۲۰}، مسئولیت مدنی نیز مفهوم سیاسی - حد اقل در رابطه دوست با شهروندان - تلقی می گردد و ساختار سنتی آن دچار دگر دیسی شده است. لذا اگرچه مسئولیت مدنی در حوزه مدیریت خصوصی وفادار به برداشت سنتی است، اما در حوزه حقوق عمومی متمایل به صورت گرایی و تابعی از امر سیاسی است. از این روست که در حوزه اخیر هدف مسئولیت مدنی از عدالت اصلاحی (درحقوق خصوصی) بیشتر متمایل به عدالت ترسیمی می گردد؛ و بدین ترتیب نظریات مسئولیت مدنی بدون تقصیر طرفداران بیشتری کسب می نماید و حتی می توان گفت نا توانی نظام مسئولیت مدنی را در این حوزه جبران می سازد. این برداشتاز مسئولیت مدنی (صورت گرایی) موجب پختگی و کارآمدی نظام مسئولیت مدنی در خصوص دولت و حقوق عمومی می گردد تا فهمی درست و نه ابزار گرایانه را در جبران خسارات و بسط عدالت به کار بست. در این نگرش مسئولیت مدنی مبتنی بر درک مجموعه

^{۱۶} - راجر، سالیوان، اخلاق در فلسفه کانت، ترجمه عزت الله فولادوند، انتشارات طرح نو، چاپ اول، تهران؛ ۱۳۸۰ ص ۱۴ - ۱۵

^{۱۷} - Ends principle

۴-بادینی، پیشین، ص ۸۳

^{۱۹}-Corrective Justice

^{۲۰} - Distributive Justice

ای از مفاهیم به هم پیوسته است که فارغ از نتیجه یا قصد ابزار گونه ای طی مکانیسمی که تابع منطق صوری و استدلال و استنتاج است به جبران خسارت می اندیشد.

جبران ضرر از طریق پرداخت معادل

شیوه دیگر جبران خسارت، پرداخت معادل می باشد که در مواردی که امکان بازگشت به وضعیت پیش از ورود زیان میسر نباشد به سه وسیله قابل جبران است. ۱- دادن بدل ۲- دادن مثل ۳- پرداخت قیمت

۱- دادن بدل

«هرگاه مال مغضوب تلف نشده باشد ولی غاصب نیز به جهت دیگر، مانند گم شدن یا افتادن انگشتر در رودخانه، نتواند عین را به مالک بدهد، باید بدل آن را تهیه و تسلیم مالک کند. مقصود از بدل در مورد مثلی مالی است که از حیث اوصاف و قیمت با مال مغضوب یکسان باشد و در مورد قیمی، چیزی است که دارای اوصاف شبیه و نزدیک به مال مغضوب است. این مال را از این حیث که غاصب حایل میان مالک و مال او شده است بدل حیلوله می نامند.»^{۲۱}

۲- دادن مثل

دادن مثل زمانی است که عین مال تلف شده باشد و تفاوت آن با بدل در آن است که در بدل دسترسی به عین مال امکان پذیر نیست و مال تلف نشده است. لذا هرگاه عین یافت شد می توان با رد آن بدل را پس گرفت. ماده ۳۱۱ قانون مدنی که در قسمت قبل نیز بدان اشاره کردیم در ادامه رد مال مغضوب مقرر می دارد «... اگر عین تلف شده باشد باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر به علت دیگری رد عین ممکن نباشد باید بدل آن را بدهد.»

در مواردی دادن مثل شیوه مناسب جهت جبران خسارت است که نمونه های دیگر کالا و مشابه به آن از نظر کیفیت و ابعاد و جنس و... وجود داشته باشد و علاوه بر آن دادن مثل مشقت تهیه آن کالا را از دوش زیان دیده بر دارد. در این حالات به نظر می رسد هزینه های جانبی خرید مانند هزینه حمل و نقل و کرایه بار بر عهده عامل زیان باشد.

۳- پرداخت قیمت

بهترین شیوه جبران خسارت پرداختن پول است. از آنجا که پول نقش اصلی را در مبادلات و معاملات ایفا می کند محور اصلی جبران خسارت نیز تلقی می گردد. اگرچه پرداخت قیمت ممکن است موجب دردسر صاحب مال جهت تهیه آن گردد اما منافع بسیاری نیز در آن است که در موارد زیادی زیان دیدگان تمایل به دریافت پول به جای سایر طرق جبران خسارت دارند. در زبان های معنوی دو روش قبل ناکار آمد است و اعاده به وضع سابق از طریق عذرخواهی با درج در نشریات همواره کافی نمی باشد و لطمه های روحی و روانی را برطرف نمی سازد. آسیب های روانی اصولاً بسیار خطرناک و گاه غیرقابل جبران می باشد اما قانون گذار همواره از طرفی سعی در کاهش این تألمات روحی داشته است. ماده ۸ قانون مسئولیت مدنی مقرر می دارد: «کسی که در اثر تصدیقات یا انتشارات مخالف واقع، به حیثیت و اعتبارات و موقعیت دیگری زیان وارد آورد، مسئول جبران آن است...» همچنین ماده ۱۰ همین قانون اذعان دارد: «هر کسی که به حیثیت و اعتبارات شخصی یا خانواده ای او لطمه وارد شود می تواند از کسی که لطمه وارد آورده است جبران زیان مادی معنوی خود را بخواهد هر گاه اهمیت زیان و نوع تقصیر ایجاب نماید دادگاه می تواند در صورت اثبات تقصیر علاوه بر صدور حکم به خسارت مالی حکم به رفع زیان از طریق دیگر از قبیل الزام به عذرخواهی و درج حکم در جراید و امثال آن نماید.»

اگرچه زیان و آسیب های معنوی و تألمات روحی با پول قابل ترمیم نیست اما دشواری غرامت معنوی و فقدان شیوه جبران غرامت واقعی موجب جایگزینی شیوهی پرداخت پولی در زیان های معنوی گردیده است. «در روش پولی اگر برای آنچه باید داده شود سقف خاصی مقرر شده باشد یعنی حداکثر مبلغ قابل پرداخت به عنوان غرامت، دارای میزان مشخصی باشد باز این رویکرد، حتی به تنهایی نشانه ای روشن از هویت ترمیمی غرامت است زیرا به خواهان اجازه نمی دهد که اگر بتواند زیان وارد به

^{۲۱} - کاتوزیان، وقایع حقوقی، پیشین، ص ۱۶۳

او بیش از سقف مشخص قانونی است نسبت به آن مازاد، غرامتی دریافت نماید.^{۲۲} بنابراین در نظام حقوقی حاکم بر مسئولیت مدنی اصل بر جبران خسارت به صورت مثلی یا بدلی است، مانند ماده ۳۲۹ ق.م که حکم به بنا نمودن خانه مثل صورت اول می‌نماید یا در غضب به رد مال عیناً، اشاره دارد؛ و این روش بیشترین قرابت را با عدالت و جبران زیان وارده دارد. و جبران پولی نقش ترمیمی و روش جایگزین محسوب می‌گردد، اگرچه امروزه شیوه ی رایج و غالب می‌باشد.

مکاتب اقتصادی و نگرش به حقوق مصرف‌کننده

آدام اسمیت بنیانگذار مکتب لیبرال کلاسیک که معتقد است بازار را بایست آزاد گذاشت و بازار با عرضه و تقاضا تنظیم می‌شود. وی از دست نامرئی در بازار نام می‌برد که به تنظیم بازار می‌پردازد مگر در مالکیت های بزرگ که انحصار طبیعی به وجود می‌آورد و دولت برای دفع نارسایی بازار و تخصیص بهینه منابع بایست مداخله نماید؛ اما برخی دخالت دولت در بازار و اقتصاد را مغایر با روح لیبرالیسم دانسته و آنرا نافی تفکر لیبرالیستی می‌پندارند. در پاسخ بایست ذکر کرد که «لیبرالیسم اساساً خواهان آزادی فرد از سلطه مذهبی، سیاسی، سنتی، طبقاتی و... بوده است؛ و اکنون که تمرکز قدرت اقتصادی در انحصارات موانع‌تازه ای برای آزادی ایجاد کرده است توسل به دولت به مثابه عامل تعدیل با اصول اساسی لیبرالیسم نیست؛ و البته جوهر لیبرالیسم، تقابل آزادی و اقتدار، را نفی نمی‌کند».^{۲۳}

بنابراین با عنایت به توجهاتی از قبیل فوق شاهد ظهور نئولیبرالیست‌هایی هستیم که ضمن اعتقاد به عدم مداخله دولت در ساز و کار دولت، معتقد به تخصیص بهینه منابع بود و در نارسایی‌هایی بازار دولت را ناچار به دخالت در بازار و اقتصاد می‌دانند. لذا آنان به نقش حداقلی دولت در بازار و اقتصاد اشاره دارند. فون هایک فیلسوف لیبرالیست معاصر در تبیین نقش حداقلی دولت وظایف [آنرا] در دو مورد خلاصه می‌کند:

۱- نظارت بر قواعد پایه گذار نظم خودجوش؛

۲- ارائه خدماتی که نظم خودجوش قادر به ارائه شایسته آنها نیست.^{۲۴}

هایک «حقوق عرفی را مهمترین ضامن آزادی فردی تلقی می‌کند»^{۲۵} وی معتقد است «چون نظم اجتماعی ساختاری هدفمند هدفمند نیست درنهایت در خدمت هیچ هدف خاصی نخواهد بود: نظم اجتماعی رسیدن به اهداف انسانی را تسهیل می‌کند: اما اگر این نظم را به تنهایی و در خودش مد نظر قرار دهیم باید آن فاقد هدف بدانیم»^{۲۶} لذا وی عمیقاً به نظم خودجوشی در بازار اعتقاد دارد

که هدفمند در خدمت روابط اجتماعی قرار می‌گیرد. هایک بیان می‌دارد که: «این خواسته که قلمرو مبادله انسانی در کلیتش باید تابع برنامه ریزی هدفمند باشد در واقع معادل این خواسته است که زندگی اجتماعی به همان صورت و با همان خصیصه های کارخانه، ارتش، یا شرکت تجاری باز سازی شود - یعنی به عبارت دیگر با خصایل سازمانی اقتدارگرا. اجرای چنین خواسته ای، سرای پیامدهای شومی که قطعاً برای آزادی فردی دارد، خود تا اندازه زیادی از بی رغبتی با ناتوانی از درک این نکته سرچشمه می‌گیرد که در خود فرایند بازار تمایل و گرایش دائمی به خود سامان بخشی از طریق نظم خودانگیخته هست. اگر فرایند مبادله میان شرکت های رقیب بی مانع و رادع و بی تراحم انجام گیرد، خودش به خودی خود نوعی

^{۲۲} - زرگوش، پیشین، ص ۵۸۲

^{۲۳} - بشیریه، حسین، لیبرالیسم و محافظه کاری، نشر نی، چاپ یازدهم، ۱۳۹۱، ص ۲۱

^{۲۴} - گرجی، علی اکبر، حقوق عمومی و حقوق خصوصی: دوگانگی یا یگانگی، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴۷، ۱۳۸۷، ص ۶۵

^{۲۵} - جان گری، فلسفه سیاسی فون هایک، ترجمه خشایار دیهیمی، نشر طرح نو، چاپ دوم، ۱۳۸۹، ص ۱۰۲

^{۲۶} - همان، ص ۵۶

هماهنگی به فعالیتهای افراد می بخشد که بسی پیچیده تر و متعادل تر از هر نوع هماهنگی تحمیلی است که برنامه ریزان متمرکز حتی تصورش را نمی توانند بکنند.^{۲۷}

مداخله دولت در تنظیم بازار

رگولاسیون (مقررات گذاری) یک فعالیت سیاسی است که چهارچوب اقتصاد بازاری را از طریق بازتعریف مرزهای فعالیت بخش خصوصی و عمل حکومت تنظیم می کند. از زمان شکست شیوه های سوسیالیستی کنترل و مالکیت دولتی، شیوه اولیه که بوسیله دولت به اشخاص و کمیته ها مربوط می شد. رگولاسیون عمیقاً به تمایز فشارهایش بر فعالیت اقتصادی دقت می نماید. رگولاسیون غیراقتصادی در ابعاد کمتری، از منظر سیاست و حقوق بشر به خوبی فشارهای محیطی و اجتماعی مورد تجزیه و تحلیل قرار می گیرد.^{۲۸}

رگولاسیون تلاشی است جهت تعریف خطوط و مرزهای فعالیت اقتصادی از اقتصاد، جامعه یا دلایل محیطی. رگولاسیون طرحی است جهت بازتعریف یا محدود کردن رفتار اقتصادی اما نه غیرقانونی کردن آن. این امر می تواند با وضع قوانین واضح یا قوانین تبعی یا یک گونه وسیعی از دستورات کلاسی، ابزارها و قوانین رفتاری یا راهنما ایجاد شود. جایی که حکومت فعالیت اقتصادی را محدود می کند رگولاسیون اتفاق می افتد.^{۲۹}

رگولاسیون هرگز نمی تواند انحصار دولتی ایجاد کند. چنانچه بپذیریم که آنها می توانند مفهوم کنترل حکومت-محور را با مفهومی مضیق تر که ارتباط بیشتری بر توزیع تحت تأثیر حوزه رگولاسیون داشته باشد، جایگزین کنند. یکی از کاربردهای این نظم اجتماعی بایست شناسایی یک گونه محوری رگولاسیون باشد. این بحث به طور گسترده ای با رشد بدنه کاری که توجه به نقش بنیادین هویت مستقل شرکت ها به عنوان حکومت های خصوصی^{۳۰} دارد، ترسیم می شود. در این نظم اجتماعی کلیه رقبا حضور یافته و رگولاسیون هرگز نمی تواند انحصار دولتی ایجاد کند.^{۳۱} نظم اجتماعی بنیادین نیازمند یک قول، اطمینان و یک تضمینی است که مبتنی بر ادامه برخی روش ها و انجام برخی امور.^{۳۲} این امر نیازمند یک آرامش خاطر است و این آرامش با حضور یک تضمین کننده میسر خواهد شد، یک رگولاتور که توانایی اطمینان بخشی را داشته باشد.

تکالیف مصرف کننده

در دوران مدرن از همبستگی حق و تکلیف سخن رانده می شود. این تطور مفهومی حق ریشه در قرون وسطی و پس از جنگ-های خونینی رخ داد که اساس همگی بر حق و باطل بود. لذا با روشنگری اندیشمندان قرون ۱۷ و ۱۸ و برجسته نمودن اصل غایت بودن انسان، حق داشتن کم کم جایگزین تفکیک میان حق و باطل گردید. از اینرو هر شخص فارغ از نژاد، مذهب، رنگ و... به واسطه انسان بودن دارای کرامت انسانی بوده و از حداقل حقوق انسانی برخوردار است. این حق داشتن در زندگی اجتماعی با حق داشتن دیگران ملازمه دارد؛ بنابراین شایسته است در کنار حق، تکلیف را جهت تضمین حقوق دیگران و استمرار زندگی مسالمت آمیز قرار دهیم.

«ازلحاظ تاریخی بحث از حقوق انسان بویژه در قالب حقوق طبیعی و اساسی وی، در جنبش های سیاسی-اجتماعی سده هفدهم در آمریکای شمالی و اروپا تجلی و بروز یافت و پس از آن به تدریج در همه جنبش های سیاسی-اجتماعی دنیا رخ

^{۲۷}- جان گری، فلسفه سیاسی فون هایک، ترجمه خشایار دیهیمی، نشر طرح نو، چاپ دوم، ۱۳۸۹، ص ۵۷

^{۲۸}-Chris berg, & The growth of Australia's regulatory state, Melbourne victoria, institute of public affairs, 2008, p.

2

^{۲۹}-ibid, p. 8

^{۳۰}-privet Government

^{۳۱}-peter Grabosky, & Braithwaite, john, Business regulation and Australia's future, Australia institute of criminology, 1993, p. 73

^{۳۲}ibid, p. 76

نمود تا اینکه طی سده بیستم در اسناد بین‌المللی حقوق بشر ظهور و استقرار یافت. به دیگر سخن، در این فرایند حق علاوه بر معنای عینی که از گذشته در نظر گرفته می‌شد که بر آن اساس، درستی یا نادرستی (حق و باطل) یک ادعا، از یک منظر عینی یا دست کم بین‌الذهانی سنجیده می‌شد. در مقایسه حق شخصی به معنای «حق داشتن» بود که قضاوت درباره‌ی درستی و نادرستی ادعا را به فرد وامی‌نهاد و صرفاً به دنبال حمایت از اصل تصمیم او در گزینش ادعایی از میان ادعاها بود. به دیگر سخن، در حق شخصی از صرف اعمال اراده آزاد فرد حمایت می‌شود ولی در حق عینی از محتوای عملی که بر اثر اعمال این اراده آزاد شکل گرفته است نیز پرسیده می‌شود.^{۳۳}

در رابطه میان خودروسازان و مصرف‌کنندگان نیز حق و تکلیف در کنار یکدیگر قرار دارند. همانطور که مصرف‌کننده در ازای خرید خودرو حقوق و انتظاراتی دارد، تکالیفی نیز بر عهده دارد. پایبندی به مفاد قرارداد منعقد شده میان طرفین از بارزترین تکالیف و تعهدات مصرف‌کنندگان است. همچنین اجرای توصیه‌های تولیدکنندگان خودرو در جهت حفظ و نگهداری بهینه خودرو از دیگر تکالیف مصرف‌کنندگان محسوب می‌شود. در این زمینه بند ح از ماده نخست آیین نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو در تعریف استفاده مطلوب از خودرو ذکر می‌کند: «استفاده از هر خودرو مطابق مشخصات اعلام شده از سوی عرضه‌کننده (رعایت تعداد سرنشین و مقدار بار تا ظرفیت مجاز، شیوه نگهداری خودرو و نظایر آن) که در ضمانت نامه توضیح داده شده است».

لذا می‌توان نخستین تکلیف مصرف‌کننده را استفاده مطلوب از خودرو مطابق آنچه در ضمانت نامه تشریح شده است، دانست. تبصره ۲ ماده ۴ آیین‌نامه مزبور رعایت ضوابط مندرج در کتابچه راهنمای مصرف‌کننده برای مصرف‌کننده الزامی می‌داند. همچنین مصرف‌کنندگان بایست به هشدارهایی که تولیدکننده در زمینه ایمنی خودرو متذکر می‌شود، گوش فرا دهد. این هشدارها شامل انواع فراخوان‌هایی است که در طول مصرف ممکن است به دلایل ایمنی توسط تولیدکننده صادر شود. برای نمونه فراخوان‌هایی که تولیدکننده جهت رفع عیب خودرو صادر می‌کند، مصرف‌کننده مکلف است در مهلت مقرر مراجعه نماید در غیر اینصورت نمی‌تواند مطالبه خسارت در اثر عیب و نقص خودرو نماید، مگر آنکه اثبات نماید به نحو مقتضی مطلع نگردیده است. متأسفانه قوانین و مقررات در این زمینه سکوت کرده‌اند؛ اما منطقی است که در عیوب عمده که به ایمنی خودرو مربوط است، تولیدکننده علاوه بر فراخوان عمومی از طریق رسانه‌های گروهی بایست به طور مکتوب یا اختصاصی نیز به مصرف‌کنندگان اطلاع رسانی نماید.

هر چه بر تنوع و کمیت تولیدات کالاها افزوده می‌شود، خطرهای احتمالی ناشی از به کارگیری و مصرف کالاها نیز افزایش می‌یابد، در این میان عدالت اقتصادی اقتضاء می‌کند که تولیدکنندگان که به واقع در عرصه عرضه و تولید کالا توانگرتر از مصرف‌کنندگان محسوب می‌شوند و سودهای فراوانی را به دست می‌آورند، بیشتر متحمل پیامدها و مسئولیت‌های ناشی از خطر در بهره‌برداری از تولیدات خود شوند. از همین رو ضرورت حمایت از مصرف‌کننده بیش از پیش نمایان می‌شود.

مصرف‌کننده حاصل دسترنج خود را می‌پردازد تا کالایی را تهیه کند تنها به این امید که بتواند از مصرف آن سود برده و گامی به آرامش و رفع نیازهایش نزدیکتر شود؛ و اگر قرار باشد با صرف آنچه که به سختی آنرا به دست آورده است به نتیجه‌ایی که انتظار داشته دست نیابد و با خرید کالایی که اطمینان از کارکرد صحیح او ندارد نتواند نیازهایش را رفع کند، تعادل در عرصه اقتصادی دچار آسیب جدی می‌شود به همین سبب دولت‌ها در تلاش‌اند تا با تدوین قوانینی نقش حمایتی از مصرف‌کننده را نهادینه سازند. این موضوع در کشورهایی که حاکمیت انحصاری و یا شبه انحصاری بر بخشهای عمده اقتصادی دارند بسیار دشوار است چرا که تولیدکننده دولت است و خود باید قوانینی تصویب کند که مصرف‌کننده را دارای حقوقی بر علیه خود سازد؛ و این در بسیاری از کشورهایی که اقتصادشان دولتی است تقریباً امکان‌پذیر نیست. در ایران نیز می‌توان علت اساسی تأخیر در روی آوری به چنین قوانین را در همین مقوله جستجو کرد؛ اما در سالهای اخیر تصویب قوانینی همچون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب آبان ۱۳۸۸ و حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ نوید بخش ایجاد تحول

^{۳۳} - راسخ، محمد، نظریه حق: حق و مصلحت، نشر نی، چاپ اول، ۱۳۹۲، ص ۲۵۲

اساسی در نظام مسئولیت ناشی از عیب تولید در حمایت از حقوق مصرف‌کننده بوده است. هدف این پژوهش تبیین و تجزیه و تحلیل مقررات قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو و ارائه تفسیری درست و مبتنی بر اصول و قواعد حقوقی در راستای یافتن نوآوریهای این قانون در مقایسه با قوانین موجود می‌باشد.

مبنای مسئولیت ناشی از تولید و عرضه کالای معیوب

از مباحث مهم قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو نیز، بحث «مبنای مسئولیت مدنی» است. اساتید حقوق از مبنای مسئولیت به فلسفه مسئولیت، نیروی توجیه‌کننده مسئولیت و... تعبیر نموده‌اند (کاتوزیان، ۱۳۸۵، ص ۳۴ و بادینی، ۱۳۸۴: ص ۵۲) به طور کلی از مبنای مختلفی در باب مسئولیت مدنی، گفتگو می‌شود: مبنای مسئولیت قراردادی- تقصیر عرضه‌کننده- مسئولیت محض- تضمین ضمنی و مبنای دیگر که از اهمیت کمتری برخوردار است. اکنون مقررات قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو را مورد بررسی قرار می‌دهیم تا موضع قانونگذار ایران روشن گردد.

مسئولیت قراردادی: در ابتدا آنچه به نظر می‌رسد در این قانون مورد پذیرش واقع شده، مسئولیت قراردادی است. در واقع عرضه‌کننده با فروش خودرو و با ارائه ضمانتنامه به خریدار متعهد می‌شود هر گونه نقص و عیبی که در خودرو وجود داشته یا در نتیجه استفاده معمول از خودرو بروز نموده و کلیه خسارات وارده به مصرف‌کننده و اشخاص ثالث را جبران نماید. این نظر در مورد خریدار اول که در رابطه مستقیم با عرضه‌کننده قرار دارد قابل اعمال است اما در فرضی که زیان‌دیده طرف معامله نبوده و صرفاً مصرف‌کننده کالای معیوب باشد یا شخص ثالثی باشد که در اثر عیب کالا خسارت دیده است، استناد به قواعد مسئولیت قراردادی تقریباً ناممکن است و دعوی مسئولیت مدنی منوط به اثبات تقصیر عرضه‌کننده (خواننده) است و مطالبه خسارت ناشی از عیب کالا از عرضه‌کننده ای که از عیب کالای خود آگاه نبوده و تقصیری مرتکب نشده مطابق قواعد سنتی مسئولیت مدنی امکان‌پذیر نیست.

مسئولیت محض: اگرچه در حقوق موضوعه ایران، مبنای اصلی مسئولیت مدنی تقصیر است اما قانونگذار در موارد خاصی از مبنای دیگری همانند نظریه خطر پیروی نموده است. در خصوص عرضه‌کنندگان کالای معیوب هم قانونگذار مسئولیت آنها را بر مبنای نظریه خطر استوار ساخته است. زیرا عرضه‌کننده کالای معیوب در برابر سود و منفعمسئولیت قراردادی که از کار خود می‌برد باید زیانهای ناشی از آن را نیز تحمل کند (خطر در برابر انتفاع مادی) یا حداقل آنست که تولید یا عرضه کالای معیوب، فعالیت زیان‌بار غیر عادی و نامتعارفی است که باید مسئولیت زیانهای ناشی از آن را بر عهده گیرد (مسئولیت ناشی از ایجاد خطر نامتعارف)؛ بعبارت دیگر، هر کالای تولیدی یا عرضه شده باید قابلیت استفاده متعارف و ایمنی لازم برای چنین کاربردی را داشته باشد. در غیر اینصورت، تولیدکننده مرتکب فعالیت زیان‌بار نامتعارفی شده که باید عواقب آن (زیانهای ناشی از عیب) را متحمل شود.

لازمه تجزیه و تحلیل مقررات مورد بحث بر مبنای نظریه خطر آنست که مسئولیت عرضه‌کنندگان کالای معیوب در برابر هر مصرف‌کننده ای فراتر از مسئولیت قراردادی و یک مسئولیت نوعی قانونی به حساب آید. در نظر گرفتن این مسئولیت محض (صرف نظر از سازگاری یا عدم سازگاری آن با شرایط و قلمرو تعریف شده در مقررات مورد بحث که در ادامه خواهد آمد) با مبنای فقهی نیز تطابق چندانی ندارد؛ زیرا در شریعت اسلامی مسئولیت محض تنها در صورت اتلاف مال غیر (بالمباشره یا بالتسبیب) محقق می‌شود که اینک مسئولیت مطلق تنها در صورت غضب و استیلاهی غیر قانونی بر مال غیر محقق می‌شود. مگر اینک قاعده لاضرر بتواند بعنوان یک قاعده عام، لزوم جبران هرگونه ضرر ناروا را اثبات نموده و مورد استناد قرار گیرد و در اینجا هم ضرر وارده به مصرف‌کننده ضرر ناروایی است که باید از ناحیه تولیدکننده یا عرضه‌کننده کالای معیوب جبران شود. تقصیر عرضه‌کننده: اصولاً در تولید و ساخت هر فرآورده ای باید ضوابط کمی و کیفی و استانداردهای متعارف ساخت آن رعایت شده باشد و این امر نه تنها بصورت شرط ضمنی در روابط فروشنده و خریدار مورد لحاظ واقع می‌شود بلکه بصورت یک تکلیف عام حرفه ای برای عرضه‌کنندگان کالا تلقی می‌شود که عدم رعایت آن، تقصیر نوعی (در مفهوم اجتماعی آن) محسوب و مبنای مسئولیت عرضه‌کنندگان است. عیب و نقص فرآورده ها که منجر به وقوع حادثه و ضرر و زیان می‌شود اصولاً به دلیل

عدم رعایت استانداردهای قانونی یا متعارف در تولید است؛ تولیدکنندگان باید در چرخه تولید محصولات خود بویژه در مورد کالاهایی که با سلامت افراد مرتبطند، این استانداردها را رعایت نمایند وگرنه وجود عیبی که منجر به ضرر و زیان مصرف‌کننده می‌شود دلالت بر تقصیر نوعی او دارد و موجب مسئولیت مدنی اوست و اگر تولیدکننده از عیب فرآورده خود آگاه باشد، تقصیر شخصی و موجب مسئولیت کیفری اوست. تحلیل یاد شده از این جهت که مسئولیت عرضه‌کنندگان کالای معیوب را در چارچوب قواعد عام مسئولیت مدنی قرار داده و ما را از رژیم خاص مسئولیت عرضه فرآورده‌های معیوب بی‌نیاز می‌کند، می‌تواند جالب باشد اما با روح حاکم بر مقررات قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان دارد، زیرا که لازمه تحلیل فوق آنست که عرضه‌کننده با اثبات عدم آگاهی از عیب کالا و بی‌تقصیری خود از مسئولیت رها شود. در حالی‌که اطلاق برخی مواد قانون مزبور دلالت بر مسئولیت عرضه‌کنندگان خودرو معیوب به صرف ورود خسارت به واسطه آن عیب دارد. در ماده ۳ قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو چنین آمده است: «... 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)... برعهده عرضه‌کننده می‌باشد». از لحن قانون چنین بر می‌آید که اثبات تقصیر عرضه‌کننده (که می‌تواند تولیدکننده یا واردکننده اتومبیل باشد) برای تحقق مسئولیت وی ضرورت ندارد. همچنین لازمه این تحلیل امکان شرط تبری از عیوب، شرط عدم مسئولیت عرضه‌کننده و... است که با مفاد مقررات قوانین مورد بحث مغایر است. با این حال می‌توان نظریه مزبور را این‌گونه اصلاح و تکمیل کرد که در صورت وجود عیب در فرآورده، تقصیر تولیدکننده مفروض تلقی می‌گردد. فرض قانونی که اثبات خلاف آن ممکن نمی‌باشد.

تضمین ضمنی: عرضه‌کنندگان کالا علاوه بر ضمانت سلامت و کارایی کالا و رفع هر نوع نقص یا عیب احتمالی آن در مدت معین (دوره گارانتی) که هنگام فروش کالا تصریح می‌گردد، بطور صریح یا ضمنی ایمنی کالا و فرآورده خود را تضمین می‌کنند. تضمین ایمنی کالا که بدلیل پیش‌بینی آن در قانون می‌تواند از لوازم قانونی قرارداد فروش کالا و بر اساس ماده ۲۲۰ قانون مدنی از التزامات قراردادی فروشنده محسوب شود، تنها یک شرط صفت ساده یعنی وجود وصف ایمن بودن مبیع نیست تا در صورت تخلف، ضمانت اجرای آن تنها فسخ قرارداد (در بیع عین معین) یا تعویض کالا (در بیع کلی) باشد؛ بلکه علاوه بر آن التزام به جبران خسارت ناشی از فقدان ایمنی کالا نیز ضمیمه این تعهد است. چنین شرطی نه فقط به سود خریدار بلکه بصورت شرط و تعهد به نفع ثالث بطور ضمنی در قرارداد مقرر می‌گردد و ثالث در اینجا نه شخص معین بلکه عنوان عام مصرف‌کننده و بمانند عنوان عام دارنده در سند تجاری است.

با این وجود، گفته شده است اگر تضمین ایمنی مبیع به عنوان شرط قرارداد فروش از امور فرعی و وابسته به آن باشد، لازمه دانستن این پایه قراردادی آنست که شرط تضمین ایمنی مبیع در قلمرو توافق طرفین قرار گرفته و بیع بر مبنای تضمین سازنده یا عرضه‌کننده کالا و به اعتماد آن صورت گرفته باشد. پس در جایی که خریدار سازنده کالا را نمی‌شناسد یا توجهی به این‌گونه امور ندارد، چگونه می‌توان بیع را بر مبنای تضمین یاد شده استوار کرد و سازنده کالا را به عنوان عدم انجام تعهد مسئول شناخت؟ لذا باید آنرا تعهد مستقلی دانست که سازنده در برابر مصرف‌کننده دارد. در این صورت، بدلیل لازم الوفا نبودن شرط ابتدایی در دیدگاه مشهور فقها و عدم پذیرش ایقاع عام در حقوق موضوعه، باید چنین تعهد مستقلی را در یک قالب قراردادی همانند جعاله تحلیل نمود. بدین صورت که گفته شود عرضه‌کنندگان کالا خود را در برابر عموم مصرف‌کنندگان کالا ملتزم می‌نمایند که «هر کس این کالا را استفاده نماید و بواسطه معیوب بودن آن دچار صدمه بدنی یا متحمل زیان مادی شود، زیان او را جبران می‌نمایم».

با این همه گفته می‌شود اگر تضمین ایمنی کالا ارتکاز عرفی پیدا نموده باشد و بپذیریم که امروزه عرضه‌کنندگان کالا بطور ضمنی قابل استفاده بودن متعارف آن و ایمنی کالا را در کاربرد متعارف آن تضمین کرده‌اند، به گونه‌ای که نیازی به تصریح و یادآوری ندارد، پس همه معاملات بر مبنای آن واقع می‌شود و منطقی است که عرضه‌کننده را به عنوان خسارت عدم انجام این تعهد مسئول جبران زیان وارده دانست.

به هر حال با در نظر گرفتن تحلیل های یاد شده و با توجه به مقررات قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو و روح حاکم بر آن می توان نتیجه گرفت که در حقوق موضوعه ما نیز بمانند بسیاری از سیستم های حقوقی خارجی، مسئولیت ناشی از عرضه فرآورده های معیوب رژیم حقوقی خاص خود را دارد که از آن به مسئولیت ناشی از عیب تولید تعبیر می شود. در این حوزه، قواعد عام مسئولیت مدنی اجرا نشده و بر مبنای مصالح عمومی جامعه قواعد خاصی در حمایت از مصرف کنندگان اجرا می گردد زیرا در قلمرو تولید و عرضه صرف عدم تقصیر یا احتیاط، فی نفسه مانع حتمی در ورود زیان نیست. ممکن است تولید کننده مرتکب تقصیری نشده و با این حال فرآورده او معیوب از آب درآمده و به مصرف کننده زیانی وارد کند که در این صورت، عرضه کننده کالای معیوب بیش از هر کس دیگری سزاوار جبران آن است. عدم لزوم اثبات تقصیر به معنای انکار رابطه سببیت نیست و این تفاوت اصلی مسئولیت محض و مسئولیت مطلق است و در مسئولیت ناشی از عرضه فرآورده معیوب، رابطه سببیت بین عیب کالا و زیان ایجاد شده از شرایط تحقق مسئولیت است.

دامنه مسئولیت

الف: از لحاظ زیان دیده: زیان دیده ممکن است خریدار باشد یا آنکه رابطه مستقیم قراردادی با عرضه کننده نداشته باشد. با این وصف باید دید که اشخاص مورد حمایت قوانین مورد مطالعه چه کسانی هستند؟ آیا عدم وجود رابطه قراردادی بین زیان دیده و عرضه کننده مانع برخورداری متضرر از حمایت های قانون می گردد؟

بند ۵ ماده یک قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو مصرف کننده را تعریف کرده و مقرر داشته: «هر شخص حقیقی یا حقوقی است که خودرو را برای استفاده شخصی یا عمومی در اختیار دارد»؛ یعنی ملاک در اختیار داشتن کالا برای استفاده (و نه به قصد فروش یا تجارت) است. بنظر می رسد در قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو زیان دیده ثالث نیز مورد حمایت قرار گرفته است؛ زیرا بر اساس ماده ۳ قانون مزبور 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 (که خارج از تعهدات بیمه شخص ثالث باشد)... بر عهده عرضه کننده قرار گرفته است. بدیهی است در این ماده مقصود از اشخاص ثالث، افرادی غیر از خریدار و مصرف کنندگان خودرو می باشد. به تعبیری اشخاصی که به نحوی از انحا اتومبیل را در اختیار دارند (مانند اقوام خریدار یا راننده وی) و نیز اشخاص ثالث تحت حمایت این قانون قرار می گیرند. حمایت قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو از این جهت کامل است و به کلیه کسانی که از عیب خودرو آسیب می بینند تسری می یابد.

نتیجه گیری

مسئولیت مدنی 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 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. 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 پیشینی 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 امکانپذیر نمی باشد توجیه پذیر است. چنانچه عدالت پیشگیرانه در امر جایگزین عدالت ترمیمی می شود و حداکثر سعی می شود که زیانی وارد نشود. این موضوع در اموری

که زیان وارده از سوی تولیدکنندگان خودرو معطوف به حقوق جمع است و ماهیت جمع گرایانه ای دارد بر اهمیت تر است. همانند محیط زیست که کالایی عمومی محسوب می‌شود و آلودگی که خودروها ایجاد می‌کنند به تخریب و نابودی آن منجر می‌گردد. لذا در این مواقع خسارت فقط معطوف به مصرف‌کنندگان نیست بلکه ناظر به حقوق همه افراد جامعه می‌باشد که از آن هوا تنفس می‌کنند. لذا بر خلاف مسئولیت مدنی خودروسازان که در برابر مصرف‌کنندگان مسئولیتی قراردادی و مبتنی بر نظریه تقصیر است. در این زمینه مبتنی بر نظریه ایجاد خطر است و تقصیر آنان مفروض پنداشته می‌شود؛ بنابراین در این زمینه می‌توان گفت که مقررات‌گذاری (رگولاسیون) حوزه مسئولیت مدنی را تخصیص زده است. نظام حقوقی صدور مجوز، استانداردهای کالا و گارانتی همگی از حوزه‌های مقررات‌گذاری می‌باشند که نظام مسئولیت مدنی را متحول نموده‌اند. به طوری که می‌توان گفت وجهی پیشگیرانه در وقوع مسئولیت مدنی دارند. ممکن است موسسه استاندارد برای کالا شرایطی به عنوان حداقل مرغوب بودن بیاید وجود آن شرایط را تصدیق کند؛ اما این معیارها اماره سلامت کالا است و نه دلیل مستقیم آن؛ بنابراین این موارد فقط جنبه پیشگیرانه داشته و نمی‌توان حداقل در زمان حاضر آنرا جایگزین نظام مسئولیت مدنی دانست.

همچنین در راستای سئوالات مطروحه در این تحقیق می‌توان به نتایج ذیل دست یافت:

۱- با عنایت به نظام حقوقی ایران و بررسی قوانین مختلف بایست اذعان کنیم که مسئولیت مدنی تولیدکنندگان خودرو مبتنی بر نظریه تقصیر-بنیان می‌باشد. نظریه تقصیر در مسئولیت قراردادی و ضمان قهری متفاوت است. در ضمان قهری تقصیر همواره برخلاف اصل است و جهت اثبات آن مدعی بایست بینه کافی را احراز و مسئولیت را اثبات نماید؛ اما در باب مسئولیت قراردادی به طور کلی عدم انجام تعهدات قراردادی در تحقق مسئولیت مدنی و الزام به جبران خسارت کافی است مگر آنکه متعهد اثبات نماید که علتی خارجی، غیر قابل پیش بینی و غیرقابل رفع یا اجتناب (قوه قهریه) وی را از انجام تعهداتش باز داشته است. با عنایت به رابطه قراردادی عرضه‌کننده خودرو و مصرف‌کنندگان، مسئولیت مدنی عرضه‌کننده در برابر مصرف‌کنندگان، مسئولیتی قراردادی است. همچنین 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 نزدیک تر است موجب می‌گردد رقابتی بودن بازار بیشتر تضمین می‌گردد و عادلانه بودن آن تحقق می‌گردد.

۲- در قبال اشخاص ثالث چنانچه قصور به طور مستقیم قابل انتساب به تولیدکننده باشد مسئولیت مدنی وی قابل تصور می‌باشد. 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 گردد که در نهایت به ورشکستگی آنان منجر خواهد شد. این رویکرد مبتنی بر نظریه ایجاد خطر و یا فرض تقصیر است که به نوعی مکمل نظریه پیشین و در واقع برطرف‌کننده معایب نظام مسئولیت مدنی است.

۳- سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان به عنوان یک نهاد تنظیم‌کننده (مقررات‌گذار) و مستقل از دولت، عرضه و تقاضا را در بازار تنظیم و به تبع آن حقوق مصرف‌کنندگان را تضمین نماید. ضمن آنکه منافع تولیدکنندگان نیز تأمین گردد. همچنین قانون حمایت از مصرف‌کنندگان و آیین‌نامه اجرایی آن تمهیداتی از جمله خدمات پس از فروش و تعمیر یا تعویض خودرو معیوب را اندیشیده است.

منابع و مأخذ

۱. آلون ت. ۱۳۸۸. موج سوم. چاپ هجدهم، انتشارات نو.
۲. باریکلو ع. ۱۳۸۵. مسئولیت مدنی. چاپ اول، تهران: انتشارات میزان.
۳. بادینی ح. ۱۳۸۴. فلسفه مسئولیت مدنی. ۱۳۸۴. چاپ اول، انتشارات شرکت سهامی.
۴. بشیریه ح. ۱۳۹۱. لیبرالیسم و محافظه کاری. چاپ یازدهم، انتشارات نی.
۵. بشیریه ح. ۱۳۹۰. اندیشه‌های مارکسیتی. چاپ دهم، تهران: انتشارات نی.

۶. بهرامی احمدی ح. ۱۳۸۸. مسئولیت مدنی. چاپ اول، تهران: انتشارات میزان.
۷. جان ک. ۱۳۸۸. تاریخ مختصر تئوری حقوقی در غرب. ترجمه محمد راسخ، چاپ دوم، انتشارات طرح نو.
۸. جان گ. ۱۳۸۹. فلسفه سیاسی فون هایک. ترجمه خشایار دیهیمی، چاپ دوم، انتشارات طرح نو.
۹. راجر س. ۱۳۸۰. اخلاق در فلسفه کانت. ترجمه عزت الله فولادوند، چاپ اول، تهران: انتشارات طرح نو،
۱۰. راسخ م. ۱۳۹۲. حق و مصلحت. جلد دوم، چاپ اول، انتشارات نی.
۱۱. زرگوش م. ۱۳۸۹. مسئولیت مدنی دولت. چاپ اول، انتشارات میزان.
۱۲. ژان ژاک ر. ۱۳۸۹. قرارداد اجتماعی، ترجمه مرتضی کلانتریان، چاپ پنجم، انتشارات آگه.
۱۳. غمامی م. ۱۳۸۳. قابلیت پیش بینی ضرر در مسئولیت مدنی. چاپ اول، انتشارات شرکت سهامی انتشار.
۱۴. غمامی م. ۱۳۸۶. مسئولیت مدنی دولت. چاپ اول، انتشارات دادگستر.
۱۵. کاتوزیان ن. ۱۳۷۸. الزام های خارج از قرارداد: ضمان قهری. جلد اول مسئولیت مدنی، چاپ دوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۶. کاتوزیان کاتوزیان ن. ۱۳۸۵. حقوق مدنی، وقایع حقوقی. چاپ یازدهم، انتشارات شرکت سهامی انتشار.
۱۷. کاتوزیان ن. ۱۳۸۵. فلسفه حقوق. چاپ چهارم، جلد اول، انتشارات شرکت سهامی انتشار.
۱۸. کاتوزیان ن. ۱۳۸۱. مسئولیت ناشی از عیب تولید. چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۹. گرجی ع-ا. ۱۳۸۷. حقوق عمومی و حقوق خصوصی: دوگانگی یا یگانگی. مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۴۷.
۲۰. ونیست ا. ۱۳۸۹. نظریه های دولت، ترجمه حسین بشیریه. چاپ هفتم، انتشارات نی.
۲۱. معین م. ۱۳۸۸. فرهنگ فارسی معین. چاپ پنجم، انتشارات اشجع.