



Original Research

The Basis of Civil Liability in Automobile Manufacturing in Iranian and English Law

Reza Jahan Panah¹, Qasem Qasemi Bivarzani^{2*}

1 Master's Degree in Private Law, Department of Law, Faculty of Literature and Humanities, University of Guilan, Rasht, Iran.

2 Assistant Professor of Islamic Theology and Teachings, Department of Islamic Theology and Teachings, Faculty of Humanities, Rasht Branch, Islamic Azad University, Rasht, Iran.

Article ID: ahrar-53271

<p>Received: January 26 ,2025</p> <p>Accepted: September 23 , 2025</p> <p>Available online: September 23 , 2025</p> <p>Keywords: Civil Liability, Damage, Automobile Manufacturers, Attribution, Iranian Law, English Law</p> <p>Main Subjects: Civil liability</p>	<p>Abstract</p> <p>One of the areas that brings many challenges in legal systems around the world is the issue of civil liability in automobile manufacturing. A manufacturer is responsible for damages caused by defective vehicles. The increase in traffic accidents has made the civil liability of automobile manufacturers more prominent. If a manufacturer produces a vehicle that is defective and it leads to bodily injury, financial loss, or other damages, the manufacturer will be responsible for compensating the losses. A question that arises in this context is whether proving the fault of the manufacturer is necessary for establishing liability. Another question is whether every defect in a vehicle results in the liability of the manufacturer. Studies indicate that only three types of defects—design defects, manufacturing defects, and warning defects—lead to the manufacturer's liability. In cases of design defects and manufacturing defects, the fault of the manufacturer in relation to the connection between the act and the defect must be proven. However, in the case of warning defects and the relationship between the defect and the damage caused, mere causation is sufficient. In English law, product liability law is relatively new. Traditionally, liability for defective products was addressed either under contract law, if a contract existed between the claimant and the defendant, or under the general law of tort after that. Therefore, this article attempts to examine the basis of civil liability in automobile manufacturing in the legal systems of Iran and England through a comparative approach and a descriptive-analytical method.</p>
--	---

*Corresponding Author: Qasem Qasemi Bivarzani

Address: Assistant Professor of Islamic Theology and Teachings, Department of Islamic Theology and Teachings, Faculty of Humanities, Rasht Branch, Islamic Azad University, Rasht, Iran.

Email: Qasemi56@iaau.ac.ir



Extended Abstract

1. Introduction

Liability is the legal obligation of a person to compensate for damage caused to another, whether this damage results from the person's own fault or from their activities. The increase in traffic accidents has made the civil liability of automobile manufacturers deeper and more prominent. If a manufacturer produces a vehicle that is defective and it causes bodily injury, financial loss, or other types of damage, the manufacturer will be responsible for compensation. The first consumer or subsequent consumers of the vehicle may suffer harm due to the defect, or even a third party who is not a consumer of the vehicle may be harmed. In such cases, the automobile manufacturer will be responsible toward all individuals who have suffered damage due to the defect in the vehicle. Therefore, identifying the elements of the civil liability of automobile manufacturers becomes particularly important.

2. Theoretical Framework

The main question is: in the legal systems of Iran and England, on what basis is civil liability in automobile manufacturing established? The secondary question is whether the laws of Iran and England provide mechanisms for determining compensation for consumers in cases where technical standards are not observed and defects exist in vehicles. The main hypothesis is that various theories exist in this field, including the theory of fault, the theory of risk, strict liability, and others, which in this article will be examined as the basis of civil liability of automobile manufacturers or suppliers in the legal systems of Iran and England. The secondary hypothesis is that the legal systems of Iran and England have provided specific mechanisms for compensating consumers for damages resulting from manufacturers' failure to comply with technical standards, and these mechanisms are used as legal tools to strengthen consumer rights.

3. Methodology

The article attempts to examine and study the basis of civil liability in automobile manufacturing in the legal systems of Iran and England through a comparative approach and a descriptive-analytical method.

4. Results & Discussion

In both Iran and England, automobile manufacturers are responsible for compensating damages resulting from defects in their products. However, as stated in the article, the relevant methods and laws differ. In Iranian law, consumer protection laws are of particular importance, while in English law specific statutes and judicial precedents play an important role in clarifying responsibilities. The elements of liability for automobile manufacturers in the legal systems of Iran and England include a harmful act, damage, and a causal relationship. Furthermore, damages that occur as a result of vehicle defects may be material damage, moral damage, or loss of profit (economic loss). As stated in Article 3 of the Law on the Protection of Automobile Consumers approved in 2007, these damages are



considered claimable. In this law, economic losses (loss of profit), which according to general legal principles may sometimes be subject to doubt regarding their compensability, are recognized as claimable.

5. Conclusions & Suggestions

In addition, it appears that, based on this law, medical expenses exceeding the amount of diyah (blood money) can also be claimed. Although moral damages are not explicitly mentioned, it can be argued that the phrase “compensation for all damages incurred by the consumer and third parties” also includes moral damages, and the examples mentioned in the law are illustrative rather than exhaustive. In English law as well, material and moral damages are compensable; however, costs related to the defective product itself and loss of profit are generally not compensable. Nevertheless, the UK Consumer Rights Act 2015 has recognized damages to the defective vehicle itself as compensable.



مبنای مسئولیت مدنی در تولید اتومبیل در حقوق ایران و انگلستان

رضا جهان پناه^۱، قاسم قاسمی بیورزنی^{۲*}

۱ کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

۲ استادیارالهیات و معارف اسلامی، گروه الهیات و معارف اسلامی، دانشکده علوم انسانی، واحد رشت، دانشگاه آزاد اسلامی، رشت، ایران.

کد مقاله: ahrar-53271	
تاریخ دریافت:	چکیده
۶ بهمن ۱۴۰۳	<p>یکی از حوزه هایی که در نظام های حقوقی دنیا چالش های بسیاری را به همراه دارد ، بحث مسئولیت مدنی در تولید اتومبیل است . تولیدکننده در برابر آسیب هایی که از خودرو معیوب ناشی می شود مسئول است . افزایش تصادفات رانندگی موجب شده است تا مسئولیت مدنی تولیدکنندگان خودرو ، پررنگ تر شود . اگر تولیدکننده خورویی را تولید نماید که معیوب بوده است و منجر به بروز صدمات و آسیب های جانی یا مالی و ... شود مسئول جبران خسارت خواهد بود . سوالی که در این زمینه مطرح می شود این است که آیا اثبات تقصیر تولید کننده ، برای تحقق مسئولیت او لازم است ؟ پرسش دیگر این است که آیا هر عیب و نقصی که در خودرو وجود داشته باشد مسئولیت تولید کننده را به همراه خواهد داشت ؟ بررسی ها حاکی از آن است که تنها ۳ عیب طراحی ، تولید و هشدار سبب مسئولیت تولیدکننده خواهند بود و در عیب طراحی و عیب تولید ، بایستی تقصیر تولیدکننده در رابطه ی بین فعل او و عیب به وجود آمده اثبات شود. اما در عیب هشدار و رابطه ی بین عیب و ضرر وارد شده ، صرف رابطه ی سببیت کفایت خواهد کرد . در حقوق انگلستان قانون مسئولیت محصول نسبتاً جدید است . به طور سنتی مسئولیت محصولات معیوب یا براساس قانون قرارداد در صورتی که قراردادی بین مدعی و خواننده وجود داشته باشد و یا براساس قانون عمومی جرم ، پس از آن رسیدگی می شد . لذا در این مقاله سعی داشته که با رویکردی تطبیقی و باروش توصیفی - تحلیلی مبنای مسئولیت مدنی در تولیداتومبیل در نظام حقوقی ایران و انگلستان مورد بررسی و پژوهش قرار گیرد .</p>
تاریخ پذیرش:	
۱ مهر ۱۴۰۴	
تاریخ انتشار:	
۱ مهر ۱۴۰۴	
کلیدواژه ها:	<p>مسئولیت مدنی ، ضرر، تولیدکنندگان خودرو ، انتساب ، حقوق ایران ، حقوق انگلستان</p>
مخبرهای موضوعی:	<p>مسئولیت مدنی</p>

نویسنده مسئول: قاسم قاسمی بیورزنی

آدرس: استادیارالهیات و معارف اسلامی، گروه الهیات و معارف اسلامی، دانشکده علوم انسانی، واحد رشت، دانشگاه آزاد اسلامی، رشت، ایران.

ایمیل: Qasemi56@iaui.ac.ir



۱- مقدمه

مسئولیت تعهد قانونی شخص بر رفع ضرری که به دیگری وارد کرده است خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد یا ناشی از فعالیت او شده باشد. افزایش تصادفات رانندگی سبب شده است تا مسئولیت مدنی تولید کنندگان خودرو، عمیق تر و پررنگ تر شود، اگر تولید کننده، خودرویی تولید کند که معیوب بوده است و سبب آسیب جانی و یا مالی و... شود مسئول جبران خسارت خواهد بود. ممکن است اولین مصرف کننده یا مصرف کنندگان بعدی خودرو از عیب ناشی از خودرو آسیب ببینند یا شخص ثالثی که مصرف کننده خودرو نیست دچار آسیب شود در این صورت تولید کننده خودرو در برابر همه افرادی که از عیب خودرو آسیب دیده اند مسئول خواهد بود. بنابراین شناسایی ارکان مسئولیت مدنی تولید کننده ی خودرو اهمیت ویژه ای را پیدا می کند. که خوشبختانه قوانین حمایت پیش گیرانه و جبرانی ای در این زمینه به کار گرفته می شود تا از مصرف کننده خودرو به عنوان طرف ضعیف تر رابطه حمایت شود. در حقوق ایران، مسئولیت تولید کنندگان خودرو به عنوان یکی از اصول اساسی حقوق مدنی، در قالب مفاهیمی هم چون ضمانت و تعهد قابل تشخیص است. سازنده و عرضه کننده خودرو، باید همان محصولی را تحویل دهد که با شرایط مندرج در قرارداد و ضوابط لازم، برای استفاده صحیح از یک خودرو لازم است، منطبق باشد. منظور از شرایط لازم، تنها شرایطی که در قرارداد درج شده اند، نیست بلکه مراد شرایطی در خصوص عرضه یک خودرو و بایسته است که در صورتی که وجود نداشته باشد، حقوقی را برای خریدار (مصرف کننده) پدید می آورد. عدم آگاهی مصرف کنندگان و اعتماد آن ها نسبت به کالای عرضه شده، زمینه ساز سوء استفاده برخی تولید کنندگان است. پرسش اصلی آن است که در نظام حقوقی ایران و انگلستان در زمینه تولید اتومبیل مسئولیت مدنی بر چه مبنایی استوار است؟ پرسش فرعی آن است که آیا قوانین حقوق ایران و انگلستان در صورت عدم رعایت استانداردهای فنی و وجود عیب در خودروها اختیاراتی برای تعیین جبران خسارت به مصرف کنندگان فراهم کرده اند؟ فرضیه اصلی آن است که در این زمینه نظریات مختلفی وجود دارد از جمله: نظریه تقصیر، خطر، مسئولیت محض و... که در این مقاله به عنوان مبنای مسئولیت مدنی تولید کننده ی اتومبیل یا عرضه کننده ی آن در ۲ نظام حقوقی ایران و انگلستان بررسی خواهد شد. فرضیه فرعی آن است که قوانین حقوقی ایران و انگلستان مکانیسم های معینی برای جبران خسارت ناشی از عدم رعایت استانداردهای فنی توسط تولید کنندگان به مصرف کنندگان فراهم کرده اند و این مکانیسم ها به عنوان ابزاری قانونی برای تقویت حقوق مصرف کنندگان مورد استفاده قرار می گیرند. سعید سعادت‌ی دانشجو کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمی در سال ۹۳ پایان نامه ای را تحت عنوان مسئولیت مدنی تولید کنندگان خودرو در قبال مصرف کنندگان تدوین و نگارش کرد وی در این پایان نامه بیان می کند که مسئولیت مدنی خودروسازان در قبال مصرف کننده در فهمی مضیق از نظام کلاسیک مسئولیت مدنی بر مبنای نظریه ی تقصیر می باشد و صرفاً ایشان به بررسی نظام حقوقی داخلی بسنده کرده و نظام حقوقی سایر کشورها از جمله انگلستان را در این زمینه مورد بررسی قرار نداده است لذا در این مقاله سعی بر این بوده که با رویکردی تطبیقی و باروش توصیفی - تحلیلی مبنای مسئولیت مدنی در تولید اتومبیل در نظام حقوقی ایران و انگلستان مورد بررسی و پژوهش قرار گیرد.

۲- مفهوم مسئولیت مدنی

مسئولیت مدنی تعهد قانونی شخص بر رفع ضرری که به دیگری وارد کرده است خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد یا ناشی از فعالیت او شده باشد. (جعفری لنگرودی، ۱۴۰۳: ۶۷۱) مسئولیت درمقام خسارتی که شخص (یا کسی که تحت مراقبت یا اداره شخص است) یا اشیاء تحت حراست وی به دیگری وارد می کند وهم چنین مسئولیت شخص بر اثر تخلف از انجام تعهدات ناشی از قرارداد. مسئولیت مدنی درمقابل مسئولیت کیفری استعمال می شود. مسئولیت مدنی دو قسم است: مسئولیت قراردادی و مسئولیت خارج از قرارداد که گاهی آن را مسئولیت تقصیری می نامند. قدر مشترک هر دو نوع مسئولیت، نقض تعهد و الزام است نهایت این که در نخستین، نقض تعهد قراردادی می شود و در دومین نقض تعهد قانونی

(جعفری لنگرودی، ۱۴۰۳: ۶۷۴). اصطلاح مسئولیت مدنی در زبان حقوقی کنونی، نمایانگر مجموعه قواعدی است که واردکننده زیان را به جبران خسارت زیان دیده ملزم می سازد، از دیدگاه دیگر، در هر مورد که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، می گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد. مسئولیت لازمه داشتن اختیار است. انسان آزاد و عاقل از پیامد کارهای خویش آگاه و مسئول آن است. بنابراین مسئولیت شخص نسبت به جبران خسارت ناشی از اعمال خود قاعده ای طبیعی و موافق قاعده است. (کاتوزیان، ۱۳۹۸: ۳۴)

۳- مبانی مسئولیت مدنی تولید کننده خودرو

۳-۱- مسئولیت بر مبنای تقصیر

تقصیر عبارت از انجام یا ترک انجام کاری است که برای انجام دهنده یا ترک کننده آن پشیمانی و سرزنش آور باشد. (باریکلو، ۱۳۸۷: ۴۴) در نظریه تقصیر آنچه که حائز اهمیت است، این است که بین فعل مرتکب و خسارت وارده رابطه علیت وجود داشته باشد به عبارتی تنها دلیلی که می تواند مسئولیت کسی را نسبت به جبران خسارت توجیه نماید، وجود رابطه علیت بین تقصیر و ضرر است. (کاتوزیان، ۱۳۹۸: ۱۷۱) به عبارتی خواهان باید اثبات نماید که خواننده در تولید ویا عرضه خودرو مرتکب تقصیر شده و ضرر مستقیماً ناشی از این تقصیر است. (کاتوزیان، ۱۳۹۸: ۱۷۳) ایراد مهم این نظریه، دشواری اثبات تولید کنندگان یا عرضه کنندگان کالا است در حال حاضر رویه قضایی در برخی از موارد مسئولیت خودروساز را بر مبنای معیار تقصیر مورد سنجش قرار می دهد. در پرونده کلاسه - ۸۶۰۰۳ شعبه ۲۰۹ دادگاه عمومی تهران، خواهان دعوی را علیه شرکت خودرو ساز به خواسته مطالبه تحویل یک دستگاه خودروی سواری بابت معوض خودروی وی یا قیمت آن که در نتیجه نقص فنی، تصادف و متعاقباً دچار حریق شده اقامه دعوا نموده، طبق نظریه هیات کارشناسان در وقوع حادثه به میزان پنجاه درصد شرکت سازنده و پنجاه درصد نیز خواهان مقصر تشخیص داده شده و دادگاه توجهها به مواد ۲۲۰ و ۲۲۵ و ۳۳۱ و ۳۳۵ قانون مدنی و مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی شرکت خودرو ساز را مقصر و به میزان پنجاه درصد قیمت یوم الادا خودرو محکوم نموده است.



۳-۲- مسئولیت بر مبنای تضمین ایمنی کالا

بر طبق این نظر در معامله هر کالا یا خدمتی، از جمله خودرو نوعی تضمین صریح یا ضمنی به سود مصرف کننده وجود دارد که به موجب آن عرضه کننده تعهد می کند که کالا و خدمت بی عیب در اختیار مصرف کننده قرار دهد، نقض این تعهد مسئولیت قراردادی و تکلیف به جبران خسارت را به همراه دارد.

(بادینی، پناهی اوصانلو، ۱۳۹۱: ۴۱) بر مبنای نظریه تضمین، کافی است مصرف کننده وجود عیب و رابطه آن را با خسارت وارد شده اثبات نماید دیگر نیازی به اثبات تقصیر تولید کننده و یا عرضه کننده ندارد ایراد اساسی وارده به این نظریه این است که محدود به اطراف قرار داد می باشد در حالی که هدف حقوق مصرف، ایجاد تعادل و در بسیاری از موارد حمایت از مصرف کنندگانی است که هیچ گونه رابطه قراردادی با تولید کننده یا عرضه کنندگان کالا ندارد. (اسماعیل زاده، ۱۳۷۴: ۵۴) قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۸ در ماده ۳ تعهد عرضه کننده در طول دوره ضمانت را در مورد ایمنی و سلامت خودرو تعهد به نتیجه دانسته است و اصولاً خودرو ساز با اثبات بی تقصیری خود نمی تواند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کند. (بادینی، پناهی اوصانلو، ۱۳۸۶: ۴۵)

۳-۳- مسئولیت محض

این نظریه اجازه می دهد که زیان دیده، از سازنده یا فروشنده خودرو معیوب یا خطرناک مطالبه خسارت کند بدون این که نیازی به اثبات تقصیر آن ها باشد. مسئولیت محض سازنده خودرو مبتنی بر دلایل قوی و مستحکم زیر است: اعتماد و انتظار مشتری، مسئولیت بنگاه و سرمایه گذاری، مشکلات ارائه ی دلیل، بازدارندگی و توان دفع ضرر، مصلحت و انصاف، ماده ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو به روشنی تعهد عرضه کننده در طول مدت ضمانت دایر بر تامین ایمنی و سلامت خودرو را تعهد به نتیجه دانسته است و او با اثبات بی تقصیری خود نمی تواند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کند. از این رو باید در خصوص مسئولیت عرضه کننده خودرو بین ۲ فرض قائل به تفکیک شد: مسئولیت عرضه کننده در مدت ضمانت که مبتنی بر تقصیر نیست و از نوع تعهد به نتیجه است و مسئولیت عرضه کننده در خارج از مدت ضمانت که تابع ماده ۲ قانون حمایت از مصرف کنندگان مصوب ۸۸ است.

۴- موضع قوانین نسبت به مبنا

در بحث موضع قوانین نسبت به مبنا ابتدا به بررسی قواعد عام مسئولیت در قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی و سپس مبنای پذیرفته شده در قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو و قانون حمایت از مصرف کنندگان سال ۱۳۸۸ پرداخته خواهد شد.

۴-۱- قانون مدنی و قواعد عام مسئولیت مدنی

به موجب ماده ۴۲۲ قانون مدنی، در مبحث خیار عیب، در صورتی که مورد معامله معیوب باشد، خریدار حق فسخ معامله یا نگهداری مبیع و گرفتن ارزش خواهد داشت اما در مورد زیان های ناشی از عیب کالا، اعمال خیار عیب جواب گو نیست و باید طبق قواعد عام مسئولیت مدنی و از باب تسبیب خسارات مذکور جبران گردد.

(قاسمی، دوبرجی، ۱۳۹۱: ۱۷۴) سازنده اتومبیل معیوب همین که کالای معیوب را به بازار عرضه می کند و قراردادی درباره فروش آن می بندد مرتکب خطایی شده که باید نتایج آن را متحمل گردد. (مواد ۳۳۴ و ۳۳۳ قانون مدنی و مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی) مطابق قواعد عام مسئولیت از جمله قانون مسئولیت مدنی، مصرف کننده مکلف است علاوه بر اثبات رابطه سببیت بین فعل تولید کننده و خسارت وارده، تقصیر وی را نیز اثبات نماید.

۴-۲- قوانین حمایت از مصرف کنندگان

به موجب ماده ۳ قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو، عرضه کننده در طول مدت ضمانت مکلف به رفع هر نوع نقص یا عیب (ناشی از طراحی، مونتاژ، تولید یا حمل)، که در خودرو وجود داشته و یا در نتیجه استفاده معمول از خودرو بروز نموده و با مفاد ضمانت نامه و مشخصات اعلامی به مصرف کننده مغایر بوده یا مانع استفاده مطلوب از خودرو یا نافی ایمنی آن باشد یا موجب کاهش ارزش معاملاتی خودرو شود، است هزینه رفع عیوب خودرو 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 که خارج از تعهدات بیمه شخص ثالث باشد و... بر عهده عرضه کننده است. به نظر می رسد قانون گذار در قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو از مبانی سنتی و عام مسئولیت مدنی فاصله گرفته و مسئولیت خودروساز را از نوع مسئولیت محض دانسته است. در ماده مذکور حقوق اشخاص ثالث نیز که در نتیجه عیب تولید متضرر شده اند، قابل جبران دانسته شده است. در قانون حمایت از مصرف کنندگان سال ۱۳۸۸ ماده ۲ مبنای مسئولیت عرضه کننده صریحاً تعیین نشده و قانون گذار با آوردن عبارت منفرداً یا مشترکاً دامنه مسئولیت تولید کننده را تعیین نموده است ولی به نظر می رسد منظور قانون گذار از عبارت مشترکاً مسئولیت تضامنی نیست بلکه منظور این است که زیان دیده در مواردی تنها از یکی از عرضه کنندگان می تواند تقاضای جبران خسارت کند و در مواردی از چند نفر از آن ها اما نه به صورت تضامنی، بلکه به صورت اشتراکی که آن هم ممکن است به تساوی باشد یا بر مبنای درجه تقصیر یا نحو مداخله. (بادینی، پناهی اصانلو، ۱۳۹۱: ۵۰)

۵- ارکان مسئولیت مدنی تولید کننده خودرو

مهم ترین ارکان مصادیق مسئولیت مدنی تولید کننده خودرو عبارتند از: فعل زیان بار، ضرور رابطه سببیت، که در ذیل، بررسی می شوند.

۵-۱- فعل زیان بار

نخستین رکن مسئولیت مدنی فعل زیان بار است که در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی با قید بدون مجوز قانونی از آن تعبیر شده است. این قید نشان می دهد که عمد و بی احتیاطی، در فرضی که زبانی به بار می آید، موجب ضمان است، مشروط بر این که بدون مجوز قانونی باشد. (کاتوزیان، ۱۳۹۸: ۳۱۶). از این رو نخستین رکن در مسئولیت مدنی تولید کننده خودرو نیز فعل زیان بار است.

۵-۱-۱- ضرر

ضرر آسبایی است که به منافع مالی و یا غیرمالی مصرف کننده یا زیان دیده از عیب خودرو، رسیده است. خسارت های قابل جبران، متفاوت اند و جبران آن ها شرایطی دارد. منظور از خسارت قابل جبران، خسارت و زبانی است که زیان دیده می تواند با استناد به آن، علیه تولید کننده ی خودروی معیوب، اقامه ی دعوا کند. خسارات به دو گروه تقسیم می شوند خسارت مالی یا اقتصادی و خسارات معنوی یا غیر اقتصادی. در حقوق ایران نیز ماده ی ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی ایران مصوب ۱۳۳۹ به صراحت هر دو قسم خسارات مادی و معنوی را قابل مطالبه می داند. بنابراین، ضرر ناشی از عیب خودرو ممکن است، مادی یا معنوی باشد نوع دیگر ضرری که وجود دارد عدم النفع یا زیان اقتصادی است، اگرچه طبق عموماً حقوقی، پذیرش عدم النفع، مردد بوده اما قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ عدم النفع را قابل مطالبه می داند. ماده ۳ این قانون، درباره ی خسارات قابل جبران مقرر می دارد: عرضه کننده 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 نموده و با مفاد ضمانت نامه و مشخصات اعلام به مصرف کننده 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 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) هزینه های حمل خودرو به تعمیرگاه، تأمین خودروی جایگزین مشابه در طول مدت تعمیرات (چنانچه مدت توقف خودرو بیش از چهل و هشت ساعت باشد)، برعهده تولید کننده می باشد.

۵-۱-۲- رابطه سببیت

هرگاه عرف میان دو چیز، رابطه برقرار کند و رخدادی را نتیجه ی حادثه ای دیگر بداند، اصل و ظاهر بر آن است که میان آن دو رابطه ای سببی موجود است. وجود چنین رابطه ای است که امکان مطالبه خسارت ایجاد شده از عاملی که خسارت در نتیجه ی تقصیر او به بار آمده را فراهم می سازد. اثبات رابطه ی سببیت با خواهان (زیان دیده) است. اما نوعاً دادرس، این رابطه ی سببیت را از همان ظهور عرفی در می یابد. (اسکندری، ۱۳۹۴: ۱۵۰- بزرگمهر، ۱۳۸۵: ۶۴). بنابراین در عیب تولید خودرو، خواهان دعوا باید کیفیت



پایین و نا مطلوب قطعات خودرو و رابطه سببیت را میان عامل زیان و زیان وارده را اثبات نماید. در نقص در طراحی، خواهان باید تقصیر تولیدکننده را در ایجاد عیب، اثبات کند بدین معنا که خواهان باید ثابت کند طراحی جایگزین امن تری وجود داشته اما تولید کننده برای سود بیش تر یا در اثر اهمال و کوتاهی، از آن استفاده نکرده است. ماده ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶، مقرر می دارد: «تولید کننده، 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 نموده...» از این ماده می توان فهمید که نیازی به اثبات تقصیر تولیدکننده، برای مسئول دانستن او نیست و صرف اثبات رابطه سببیت بین عمل او و عیب محصول، کفایت می کند.

۶- مبانی مسئولیت مدنی تولیدکننده اتومبیل در حقوق انگلستان

۱-۶-۱- نقص ضمانت

بر طبق این نظر در معامله هر کالا یا خدمتی، از جمله خودرو، نوعی تضمین صریح یا ضمنی به سود مصرف کننده وجود دارد که به موجب آن عرضه کننده تعهد می کند که کالا و خدمت سالم و بی عیب در اختیار مصرف کننده قرار دهد. نقض این تعهد مسئولیت قراردادی و تکلیف به جبران خسارت را به همراه دارد. از آن جا که عرضه کنندگان کالاها و خدمات به ندرت صریحاً سلامت و ایمنی کالا و خدمات را تضمین می کنند، در برخی از کشورها، دادگاه ها با هدف حمایت از مصرف کنندگان تعهداتی را به قرارداد اضافه می کنند که در متن قرارداد پیش بینی نشده و قانون هم در خصوص آن ساکت است. رویه قضایی در پاره ای از کشورها از جمله: انگلستان و آمریکا این شرط ضمنی را گسترش داده و آن را شامل مصرف کنندگانی هم که با عرضه کننده رابطه قراردادی ندارند، دانسته است. (از جمله در حقوق آمریکا می توان به تصمیم دادگاه در نیوجرسی در دعوی **Motors Henning v. Bloomfield** در سال ۱۹۶۰ اشاره کرد. در واقع، عرضه کننده تنها در برابر خریدار مستقیم، ایمنی کالا را تضمین نمی کند، بلکه این تضمین در برابر عموم مصرف کنندگان است.

(LeTourneau , ۲۰۰۵ , P:۱۲۵-۱۲۶)

۱-۶-۱-۱- مسئولیت محض

به دلایل مزبور و ضعف نظریه های پیشین، در زمینه مسئولیت ناشی از عیب تولید، از جمله عیب خودرو، نظریه مسئولیت محض توسعه و تکامل با توجه به این که مسئولیت محض در حقوق آمریکا از پیشینه و رویه مستند و مشخص برخوردار شده است و دعاوی زیادی، به ویژه در خصوص مسئولیت ناشی از عیب خودرو، در حقوق این کشور مطرح شده است، به شمه ای از این تحول، اشاره می شود یکی از پرونده های مهم مسئولیت خودرو ساز در حقوق آمریکا، پرونده مک فرسون به طرفیت شرکت خودرو سازی بیوک است. در این دعوا، شرکت بیوک که خوانده دعوا بود خودروی به عرضه کننده 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 میله های چوبی داخل چرخ خودرو بود. شرکت بیوک، چرخ 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، خواننده، مقصر و مسؤول شناخته شد. (Gunn, 2005, P: 799) پس از پرونده مک فرسون تا سال ۱۹۵۰، نظام مسئولیت مدنی در آمریکا، جنبه سنتی داشت و دست کم تقصیر سازنده خودرو، شرط مسئولیت او به پرداخت خسارت ناشی از فراورده بود هر چند حرکت نیمه دوم سده بیستم به سوی مسئولیت محض سازنده در دادگاه ها 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 گردید، تا میانه های سده پیشین، شخص مصدوم از فراورده می بایست ثابت می کرد: 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.

۷- مسئولیت تولید کنندگان اتومبیل در حقوق انگلستان

در حقوق انگلستان، مسئولیت تولید کنندگان خودرو نیز بر اساس اصول حقوق مدنی و قراردادی شکل گرفته است. قوانین حمایت از مصرف کنندگان و استانداردهای ایمنی، تولیدکننده را ملزم به تولید خودروهایی مطابق با استانداردهای فنی و بدون عیب می کنند. مصرف کننده، در صورتی که خودرو دارای عیبی باشد که از نظر تولید کننده قابل تشخیص نباشد، حق دارد از تولید کننده خسارت خود را خواستار شود. قانون انگلستان با توجه به اصل عدالت و حقوق مصرف کننده، مسئولیت تولید کننده را به منظور اطمینان از ارائه محصولات با کیفیت و ایمن تأکید می کند و در صورت لزوم، خسارت های ناشی از تضمین محصول را جبران می کند. به منظور ابراز احترام به حقوق مصرف کننده، تولیدکنندگان ملزم به رفع هرگونه نقص یا عیب در محصولات خود به صورت رایگان هستند. این تضمین هم چنین شامل پرداخت خسارت به افراد ثالث ناشی از عیوب تولید می شود. ماهیت تضمین در ابتدا امری کاملاً قراردادی و بر اساس تعهد تولیدکنندگان نسبت به مصرف کنندگان است. در حقوق انگلیس برای تشخیص استاندارد معیوب بودن خودرو، مدرن ترین و جدیدترین خودروی تولید شده، به عنوان ملاک دآوری قرار می گیرد.

۸- ارکان مسئولیت مدنی تولید کننده خودرو

مهم ترین ارکان مصادیق مسئولیت مدنی تولید کننده خودرو عبارتند از: فعل زیان بار، ضرر و رابطه سببیت، که در ذیل، بررسی می شوند

۸-۱- فعل زیان بار

نخستین رکن در مسئولیت مدنی تولید کننده خودرو فعل زیان بار است که در قالب وجود نقص در محصول مطرح می شود. تولید کننده باید نواقصی در محصول خود داشته باشد که آن را در معرض خطر قرار دهد. این نقص ممکن است به دلیل مواد نامناسب، طراحی نادرست یا فرایند تولید ناقص باشد.



۸-۱-۱-۸-۱-۸

ضرر آسبیبی است که به منافع مالی و یا غیرمالی مصرف کننده یا زیان دیده از عیب خودرو، رسیده است. خسارت های قابل جبران، متفاوت اند و جبران آنها شرایطی دارد. خسارات به دو گروه تقسیم می شوند: خسارت مالی یا اقتصادی و خسارات معنوی یا غیر اقتصادی قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان انگلیس نیز ضرر قابل مطالبه را شامل: صدمات بدنی و آسیب یا تلف اموال می داند و ضرر معنوی و عدم النفع را از مسئولیت عرضه کننده خارج کرده است.

(۳۴: P, ۲۰۰۳, Harpwood) بند ۱ ماده ۵ قانون ۱۹۸۷، ضرر قابل مطالبه را شامل مرگ یا صدمه جسمی یا هرگونه زیان و خسارت به مال می داند و بند ۲ ماده ۵ هم بیان می دارد که: تولیدکننده در برابر خسارتی که به کالاهای معیوب یا کالاهایی که قطعه معیوب دارند، وارد شده و هم چنین خسارات وارده به اموال تجاری مصرف کننده مسئولیتی ندارد. اما قانون حقوق مصرف مصوب ۲۰۱۵ انگلیس، ضرر وارده به کالاهای معیوب را هم قابل مطالبه تلقی کرده است. در حقوق انگلیس، خسارتی قابل مطالبه است که، آسیب ناشی از عیب، نوعی از آسیب باشد که می تواند تحت نظریه تقصیر رفع شود. در قانون حمایت از مصرف کننده ۱۹۸۷ انگلیس در ماده ۵ بند ۱ خسارت " شامل مرگ و صدمات شخصی که در ماده ۴۵ بند ۱ به عنوان هر گونه بیماری و هرگونه اختلال در شرایط جسمی و روحی فرد و شامل شوک عصبی تعریف شده است و از دست رفتن یا آسیب رساندن به اموال از جمله: زمین می باشد. در سال های اخیر، خسارت های تنبیهی در طیف وسیعی از موارد مسئولیت محصولات پذیرفته شده است، و برخی از این خسارت مبالغ هنگفتی را شامل می شد. این روند باعث شده است تولید کنندگان محصولات به دنبال حمایت قانون اساسی در برابر جبران خسارت های شدید و هنگفت باشند.

۸-۱-۲-۸-۱-۸

هرگاه عرف میان دو چیز، رابطه برقرار کند و رخدادی را نتیجه ای دیگر بدانند، اصل و ظاهر بر آن است که میان آن دو رابطه ای سببی موجود است. وجود چنین رابطه ای است که امکان مطالبه خسارت ایجاد شده از عاملی که خسارت در نتیجه ی تقصیر او به بار آمده را فراهم می سازد. در حقوق انگلیس گرچه در ابتدا، صرف وجود رابطه سببیت برای مسئول دانستن عرضه کننده طرفداران چندانی نداشت اما در قانون حمایت از حقوق مصرف کننده مصوب ۱۹۸۷، احراز رابطه سببیت کافی دانسته شده است. بنابراین در عیب تولید خودرو، خواهان دعوا بایست کیفیت پایین و نا مطلوب قطعات خودرو و رابطه سببیت را میان عامل زیان و زیان وارده را اثبات نماید. در نقص در طراحی، خواهان باید تقصیر تولیدکننده را در ایجاد عیب، اثبات کند بدین معنا که خواهان باید ثابت کند طراحی جایگزین امن تری وجود داشته اما تولیدکننده برای سود بیش تر یا در اثر اهمال و کوتاهی، از آن استفاده نکرده است.



۹- نتیجه

در هر دو کشور ایران و انگلستان تولید کنندگان اتومبیل مسئول جبران خسارت ناشی از نقص محصولات خود هستند، اما همان طور که در مقاله مورد نظر بیان شد روش ها و قوانین مدنظر متفاوت است. در حقوق ایران، قوانین حمایت از حقوق مصرف کنندگان اهمیت ویژه ای دارد و در حقوق انگلستان نیز قوانین خاص و رویه های قضایی نقش مهمی در شفاف سازی مسئولیت ها ایفا می کنند. ارکان مسئولیت تولید کننده خودرو در حقوق ایران و انگلستان نیز عبارت اند از: فعل زیان بار، ضرر و رابطه ی سببیت، هم چنین ضررهایی که در اثر عیب خودرو حادث می شوند نیز ممکن است ضررمادی باشد یا معنوی یا عدم النفع (ضرر اقتصادی)، که در ماده ۳ قانون حمایت از مصرف کنندگان خودرو مصوب ۸۶ همان طور که بیان شد قابل مطالبه دانسته شده است در حالی که ضررهای اقتصادی (عدم النفع) که به استناد عموماً در خصوص قابلیت جبران آن تردید وجود دارد در این قانون قابل مطالبه شناخته شده است. علاوه بر آن به نظر می رسد به استناد این قانون هزینه های درمان مازاد بردیه را نیز بتوان مطالبه کرد. اگرچه، خسارت معنوی به صراحت ذکر نشده است، اما می توان گفت که اطلاق عبارت ((جبران کلیه خسارات وارده به مصرف کننده و اشخاص ثالث)) ضرر معنوی را هم در بر می گیرد و مصادیق ذکر شده در قانون جنبه تمثیلی دارد. در حقوق انگلیس نیز خسارات مادی و معنوی قابل پرداخت هستند اما هزینه های مربوط به خودکالای معیوب و عدم النفع، قابل پرداخت نیستند اما قانون حقوق مصرف ۲۰۱۵ انگلیس، زیان های وارده به خودروی معیوب را هم قابل پرداخت معرفی کرده است.



References

1. Badini, H., & Panahi, P. (2012). A critique of the 2007 law on protection of automobile consumers' rights. *Journal of Private Law Research*, 1(1), 39–64. **[In Persian]**
2. Badini, H. (1997). The impact of industrial and scientific progress on the evolution of civil liability (Master's thesis, University of Tehran). **[In Persian]**
3. Bozorgmehr, D. (2006). Civil liability of goods manufacturers. *Justice Legal Journal*, 70(54), 37–58. **[In Persian]**
4. Carperiler, N. P. (2006). An ancient law of car. *Whittier Law Review*, 26(3).
5. Denis, S. (2001). An introduction to product liability law (pp. 1–13). Retrieved August 18, 2021, from <https://www.which.co.uk/consumer-rights/regulation/consumer-rights-act>
6. Dobbs, D. B. (2001). *The law of torts* (1st reprint ed.). West Group.
7. Ebrahimi, S. N. (2007). Liability for defective products and consumer protection: A legal analysis in three leading legal systems. *Law and Political Science Review*, 2(5). **[In Persian]**
8. Eskandari, H. (2016). Foundations of causation in civil liability (Doctoral dissertation, University of Tehran). **[In Persian]**
9. Ghasemi Hamed, A., & Dobarji Khaledi, P. (2012). Liability for damages caused to consumers by defective or dangerous goods in current laws and regulations. *Economic Research*, 12(2), 169–186. **[In Persian]**
10. Gunn, A. (2005). *Studies in American tort law*. Carolina Academic Press.
11. Harpwood, V. (2003). *Modern tort law*. Cavendish Publishing Limited.



12. Hamzeh Hoveyda, M., & Kaveh, R. (2023). A comparative study of civil liability of automobile manufacturers regarding damages caused by non-compliance with technical standards in Iranian and English law. Third International Conference on Humanities, Educational Sciences, Law and Social Sciences. **[In Persian]**
13. Ismailzadeh, H. (1995). A look at consumer rights (1st ed.). Publication and Planning Organization. **[In Persian]**
14. Jafari Langroudi, M. J. (2024). Legal terminology (38th ed.). Ganj Danesh. **[In Persian]**
15. Katouzian, N. (2019). Non-contractual obligations: Civil liability (General rules, Vol. 1). Ganj Danesh. **[In Persian]**
16. Korkova, B. (2024). Introduction to English tort law.
17. Le Tourneau, P. (2005). Responsabilité civile professionnelle (2nd ed.). Dalloz.
18. Makrami, H., & Taghizadeh, E. (2017). Civil liability of manufacturers and suppliers of defective automobiles during the warranty period. Economic Law Encyclopedia, 24(12). **[In Persian]**
19. Parsa, N. (2023). A comparative study of the elements of civil liability of automobile manufacturers in Iranian, English, and American law. First International Conference on Law, Advocacy, and Humanities. **[In Persian]**
20. Barikloo, A. (2008). Civil liability (2nd ed.). Mizan Publishing. **[In Persian]**
21. McConnell, A. (2004). Overview: UK.
22. McGuireWoods. (2021). US automotive products liability. Retrieved August 19, 2021, from <https://www.mcguirewoods.com/news-resources/publications/us-automotive-products-liability.pdf>