

معافیت سازندگان خودرو از مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید

مجید مهدوی قراولخانه^۱، دکتر بختیار عباسلو^۲

چکیده

با توجه به این که مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید، مسئولیت محض تلقی می‌شود و برای تحقق این نوع مسئولیت، رابطه علیت یا سببیت لازم است. بنابراین عواملی که باعث قطع رابطه سببیت می‌شوند از قبیل قوه قاهره، فعل شخص ثالث و تقصیر زیان دیده و ... می‌تواند رافع مسئولیت مدنی شوند. البته با توجه به این که خودرو به عنوان وسیله‌ای خطرناک محسوب می‌شود، نسبت به سایر کالاها دارای شرایط خاصی است؛ بنابر این مقایسه خودرو با سایر کالاها حائز اهمیت است.

مطالعه عواملی که باعث قطع رابطه سببیت می‌شوند، از جمله قوه قاهره به صورت کاربردی می‌تواند به بسیاری از سوالات مطروحه در این زمینه پاسخ دهد. به عنوان مثال خودرویی که در حال حرکت است به علت ریزش کوه به عنوان قوه قاهره به علت عدم استحکام لازم موجب خسارت به سرنشینان یا راننده گردد، در این صورت اشتراک قوه قاهره و عیب خودرو مطرح می‌شود و گاهی ممکن است علت حادثه منحصراً قوه قاهره باشد که بررسی مسئولیت یا عدم مسئولیت و یا تقلیل مسئولیت سازنده حائز اهمیت است. همچنین نقش مشترک راننده و سایر اشخاص و سازنده در حادثه زیانبار نیاز به بررسی و تبیین دارد.

واژگان کلیدی: عیب تولید، خودرو، معافیت از مسئولیت، زیان‌دیده، عرضه کننده.

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهر قدس، تهران (نویسنده مسئول)

^۲ دکتری حقوق خصوصی، استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

مقدمه

خواه حقیقی و خواه حقوقی، مسئول جبران خسارت وارده خواهند بود.

البته توجه مسئولیت مدنی به شخص (حقیقی یا حقوقی) نیازمند وجود ارکانی است که بدون تحقق آن، امکان انتساب مسئولیت وجود نخواهد داشت.

عرضه کنندگان خودرو به عنوان عرضه کنندگان کالایی استراتژیک و ذی اهمیت در ارتقای کیفیت زیست بشر، به رغم اهتمام نسبت به حفظ کیفیت محصولات تولیدی یا عرضه‌ای خود، مطابق با قوانین و مقررات ناظر بر مسئولیت مدنی، در قبال عیب ناشی از تولید دارای مسئولیت مدنی مطلق (محض) در برابر مصرف کنندگان آن هستند. با این حال مطلق بودن مسئولیت را نمی‌توان به این معنا حمل نمود که حتی در صورت دخالت قوای قاهره، نقش ثالث یا عدم اثبات رکن سببیت، عرضه کنندگان خودرو مسئول جبران تمامی خسارات ناشی از بروز حادثه یا ورود خسارات هستند.

مفهوم معافیت از مسئولیت مدنی

هدف غایی و نهایی حقوق خصوصی اعاده وضع به حالت سابق است. از این روست که مسئولیت مدنی بر پایه این مفهوم اصلی شکل می‌گیرد که هر ضرری می‌بایست جبران شود و هیچ خسارتی جبران نشده باقی نماند. لذا معافیت از مسئولیت مدنی، به معنای معافیت از جبران خسارت و ضرر و زیان وارده در شرایطی که عرفاً یا عادتاً این مسئولیت قابلیت حمل را دارد، حالت و وضعیتی استثنائی به شمار می‌آید. میتوان گفت معافیت از مسئولیت مدنی، به معنای قطع رابطه یا روابطی است که سبب انتساب مسئولیت می‌شود. این روابط می‌تواند بر اثر تقصیر یا تسبیب ایجاد و در نتیجه وجود سبب اقوی یا قطع رابطه سببیت، رفع شوند. همچنین وجود

چه در حقوق کشورهای غربی و خواه در حقوق اسلام، انسان همواره به عنوان موجودی آزاد شناخته می‌شود. لیکن رفتارهای انسانی کاملاً آزادانه و بی قید و شرط نمی‌باشد و این آزادی، مسئولیت در قبال انتخاب‌ها یا اعمال را با خود در پی دارد. در نتیجه هر شخص (اعم از حقوقی یا حقیقی) مکلف است در صورتی که به دیگری به نحوی از انحاء خسارتی وارد آورد، آن را جبران نماید. این الزامات یا به واسطه ارتکاب جرم برای افراد ایجاد می‌شوند که به آنها مسئولیت کیفری گفته می‌شود و یا بی آن که جرمی رخ داده باشد، یک شخص در مقابل شخص دیگر مسئول شناخته شده و تکالیفی بر عهده‌اش گذاشته می‌شود که به آن مسئولیت مدنی می‌گویند (امامی، ۱۳۷۳: ۱۰۳).

مسئولیت مدنی در مفهوم وسیع خود، یا به واسطه عقد و قرارداد برای شخص ایجاد می‌شود که به آن الزامات ناشی از عقد یا مسئولیت قراردادی گفته می‌شود. و یا بدون اینکه قراردادی بین اشخاص وجود داشته باشد، شخص در مقابل دیگری مسئولیت پیدا می‌کند و ملزم می‌شود تا خساراتی را که وارد آورده، جبران نماید. (طبق ماده ۱۸۳ قانون مدنی، عقد (قرارداد) عبارت است از اینکه: یک یا چند نفر در مقابل یک یا چند نفر دیگر تعهد کنند که کاری را انجام دهند و مورد قبول آنها باشد).

مسئولیت مدنی، گاهی به معنای محدودتری به کار می‌رود و الزامات قراردادی را شامل نمی‌شود. در این حالت، مسئولیت مدنی؛ الزامات خارج از قرارداد خوانده می‌شود (ره پیک، ۱۳۷۶: ۲۱۲).

مسئولیت مدنی تنها متوجه اشخاص حقیقی نبوده و اشخاص حقوقی نیز در صورت ایراد خسارت به غیر،



علاوه بر این رویکرد حمایت از حقوق مصرف کننده نیز به عنوان بخشی از مقصد حاکمیت در ایجاد تعادل و اتخاذ رویکرد مبتنی بر عدالت توزیعی در رابطه میان تولیدکننده یا فروشنده با خریدار بر پیچیدگی تحلیل رابطه حقوقی براساس مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید افزوده است (ابراهیمی، پیشین: ۱۷۰).

مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید به طور کلی ناظر بر سیاست تقنینی مسئولیت محوری است که در نظام‌های حقوقی متعدد با عنوان مسئولیت ناشی از عیب تولید برای حمایت از حقوق مصرف کننده، مورد توجه قرار گرفته است.

معافیت از مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید

به علت تقصیر اشخاص ثالث

حادثه زیان بار ممکن است بر اثر تقصیر شخص ثالث صورت پذیرد. منظور از شخص ثالث در این فرض شخص دیگری غیر از عرضه کننده کالا و مصرف کننده است. به عبارت ساده‌تر، ممکن است علیرغم وجود عیب تولید - که خود سبب مسئولیت مدنی عرضه کننده خواهد بود - بر اثر بروز حادثه‌ای که مقصر آن نه مصرف کننده یا کالای معیوب که دیگری است، زیان و خسارتی وارد شود. در این صورت دو فرض مطرح خواهد بود. نخست این که تقصیر ثالث، علت منحصر بروز حادثه زیان بار باشد و دیگر این که تقصیر ثالث همراه با عیب تولید یا تقصیر مصرف کننده - هر سه یا دو به دو - علل اشتراکی حادثه زیان بار را تشکیل دهند. به نظر دکتر عباسلو، در حوادث رانندگی نقش فعل شخص ثالث همانند نقش قوه قاهره تلقی شده و چنانچه علت منحصر باشد، سبب رفع مسئولیت راننده

شرط عدم مسئولیت در قرارداد از جمله عواملی است که مسئولیت مدنی در صورت ورود ضرر و زیان یا بروز خسارت را رفع و به عبارت دیگر باعث ایجاد معافیت از مسئولیت مدنی می‌شود. معافیت از مسئولیت مدنی به معنای رفع مسئولیت شخص حقیقی یا حقوقی از جبران خسارت و ضرر و زیان وارده است، در حالی که عرفاً، عادتاً و یا قانوناً این مسئولیت قابلیت حمل داشته باشد.

مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید

مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید نیز از جمله بخش‌هایی از نظام مسئولیت مدنی است که به واسطه ویژگیهای خاص آن بایستی تحت قواعد خاصی قرار گیرد (ابراهیمی، ۱۳۸۲: ۱۲۱). این تمایز در درجه اول ناشی از سطح گسترده فضای ایجاد اختلاف در رابطه با روابط ناشی از قراردادهای مصرف است. تجارت بین الملل ابزاری اساسی برای مبادله کالا و خدمات در سطحی بین المللی و در گستره‌ای بدون مرزهای جغرافیایی مشخص است. خریدار کالایی که نام کشوری خاص بر روی آن به عنوان کشور مبدأ درج شده می‌تواند این انتظار را داشته باشد که محصول مورد خریداری وی در کشوری دیگر طراحی، ساخت یا مونتاژ شده باشد (Oslan, Sarah, 200: 199). علاوه بر این یک محصول داخلی نیز ممکن است از اجزائی تشکیل شده باشد که هر یک در نقطه‌ای از دنیا تولید شده‌اند. بر این اساس زنجیره تولید، عرضه و مصرف کالا می‌تواند در کشورهای مختلفی با نظام‌های حقوقی متفاوتی امتداد یافته باشد. این امر موجب ایجاد تعارض در میان قوانین نظام‌های حقوقی مختلف به هنگام طرح دعوی خواهد شد.



خواهد بود. ایشان در تشریح این نظر آورده اند: (عباسلو، ۱۳۹۱: ۹۲).

”در حقوق فرانسه در فرضی که ثالث با تقصیر خود در ایجاد حادثه مشارکت کرده است عهده دار تمامی مسئولیت است (امیری قائم مقامی، ۱۳۷۸: ۲۰۲). به عنوان مثال، هرگاه فردی کودکی را به قصد کشتن جلوی ماشین پرتاب نماید و برای راننده امکان پیش بینی یا احتراز از خطر وجود نداشته باشد، به علت از بین رفتن رابطه علیت دارنده اتومبیل از پرداخت خسارت معاف خواهد بود و چنین حادثه‌ای در حکم قوه قاهره می باشد“ (کاتوزیان، ۱۳۷۱: ۱۹۸).

به نظر می‌رسد سلب مسئولیت از راننده در توضیح فوق قابل بسط به مسئولیت عرضه کننده کالای معیوب نیز خواهد بود، چرا که آن چه سبب رفع مسئولیت از راننده می‌شود، فقد رابطه علیت و عنصر سببیت است به علت تقصیر ثالث، پس تقصیر منحصر ثالث به همان ترتیب رابطه علیت و سببیت بین حادثه و کالای معیوب را نیز از بین برده و در نتیجه سبب رفع مسئولیت از عرضه کننده کالا خواهد شد.

برای درک بهتر این مفهوم نگاهی به قانون مجازات اسلامی می‌اندازیم. ماده ۵۰۵ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ تصریح می‌دارد: ”هرگاه هنگام رانندگی به سبب حوادثی مانند واژگون شدن خودرو یا برخورد آن با موانع، سرنشینان خودرو مصدوم یا تلف شوند در صورتی که سبب حادثه، علل قهری همچون زلزله و سیل نبوده و مستند به راننده باشد، راننده ضامن دیه است. چنانچه وقوع حادثه مستند به شخص حقوقی یا حقیقی دیگری باشد آن شخص ضامن است.“

در ماده ۵۰۴ از قانون مزبور نیز آمده است: ”هرگاه راننده‌ای که با داشتن مهارت و سرعت مجاز و مطمئن و رعایت سایر مقررات در حال حرکت است در حالی که قادر به کنترل وسیله نباشد و به کسی که حضورش در آن محل مجاز نیست، بدون تقصیر برخورد نماید، ضامن منتفی و در غیر این صورت راننده ضامن است.

تبصره ۱- در موارد فوق هرگاه عدم رعایت برخی از مقررات رانندگی تأثیری در حادثه نداشته باشد، به گونه‌ای که تقصیر مرتکب علت جنایت حاصله نباشد، راننده ضامن نیست.

تبصره ۲- حکم مندرج در این ماده در مورد وسایل و ابزار آلات دیگر نیز جاری است.“

بدین ترتیب آن چه سبب ایجاد مسئولیت خواهد بود، رابطه سببیت بین حادثه زیان بار و عامل آن است. بر این اساس عامل بروز حادثه که زیان وارده به او منتسب می‌شود، به میزان تقصیر مسئول خواهد بود. در نتیجه در صورتی که شخص ثالث علت منحصر بروز حادثه باشد، ولو در صورت وجود عیب تولید، شرایط نظیر حالت و وضعیتی خواهد بود که عیب تولید به طور کلی وجود نداشته است.

به بیان ساده‌تر، نفس عیب تولید نیست که سبب بروز مسئولیت مدنی می‌شود بلکه عیب تولید بر اساس تأثیری که در بروز حادثه و ایراد زیان دارد، مسئولیت عرضه کننده را در پی خواهد داشت و در نتیجه چنانچه رابطه علیت و سببیت بین کالای معیوب و حادثه به هر ترتیبی -نظیر تقصیر منحصر ثالث- قطع شود، دیگر مسئولیت عرضه کننده کالای معیوب فاقد وجاهت و موضوعیت است.

در کشور ما مسئولیت مدنی دارنده وسیله نقلیه موتوری، یعنی مسئولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی، از قانونی مربوط به بیمه مسئولیت



در مواردی که راننده مرتکب خطایی در بروز خسارت نشده باشد، و در صورتی که مالک مسئولیت خود را بیمه کرده باشد، زیان دیده می‌تواند خسارت خود را از بیمه دریافت کند. برای نمونه، ماده ۴ قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن مصوب ۱۳۴۹/۰۴/۰۷ چنین مقرر می‌دارد: "ورود و عبور عابرین پیاده و انواع وسایط نقلیه غیر مجاز، عبور دادن دام در آزاد راهها و همچنین توقف وسایط نقلیه در خطوط عبور ممنوع است. هر گاه به دلایل مذکور حادثه ای رخ دهد که منجر به ضرب یا جرح یا قتل یا خسارت مالی شود، راننده ای که وسیله نقلیه او مجاز به حرکت در آزاد راه باشد، نسبت به موارد فوق مسؤولیتی نخواهد داشت... عدم مسؤولیت راننده مذکور، مانع استفاده شخص ثالث از مقررات بیمه نخواهد بود."

مشابه این مقررات را در ماده ۸ قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی، مصوب سال ۱۳۵۰ نیز، می‌توان دید. به موجب این قانون هر گاه عابر پیاده، در عبور از محل سواره رو و غیر مجاز، با وسیله نقلیه‌ای تصادف کند و راننده آن هیچ تقصیری مرتکب نشده باشد، زیان دیده می‌تواند برای جبران خسارت خود، از مقررات بیمه استفاده نماید. اما باید توجه داشت که اگر دارنده، مسئولیت خود را بیمه نکرده باشد، زیان دیده نمی‌تواند به استناد قوانین مذکور، برای جبران خسارت خود به شخص دارنده مراجعه کند؛ زیرا اولاً: بیمه، پرداخت خسارت را در مواردی در برابر دریافت حق بیمه تقبل می‌کند که در صورت فقدان چنین بیمه‌ای نمی‌تواند مسؤولیتی بردارنده تحمیل نمود. ثانیاً: مقررات مربوط به عدم مسؤولیت راننده نسبت به خسارات وارد بر اشخاص ثالث (که خود مقصر بوده‌اند)، منحصر به عبور پیاده از محل ممنوع یا بزرگراه‌ها و محل‌های

دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب سال ۱۳۴۷، استخراج می‌شود.

در حقوق ایران تا سال ۱۳۴۷ که قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی (بیمه شخص ثالث) به تصویب رسید، خسارات ناشی از وسایل نقلیه از جمله تصادفات رانندگی، با توجه به مقررات عمومی مسئولیت مدنی مندرج در قانون مدنی (ماده ۳۳۵ این قانون و قانون مسئولیت مدنی)، جبران می‌شد. ولی چون مسئولیت موضوع این مقررات، مبتنی بر تقصیری است که باید زیان دیده آن را اثبات کند، این تکلیف دشوار، اغلب زیان دیده را به مقصود نمی‌رساند. اما بعد از سال ۱۳۴۷، قانون بیمه اجباری، به کمک زیان دیدگان شتافت و با شناسایی یک مسئولیت خاص که به مسئولیت عینی بسیار نزدیک است، این دشواری را آسان نمود. در عین حال این اشکال هنوز باقی است که با فقدان قانون خاص در مورد خسارات ناشی از وسایل نقلیه، بخصوص حوادث ناشی از رانندگی، ما ناچار هستیم در این مورد از قانون بیمه استفاده کنیم؛ علاوه بر قانون مذکور بسیاری از احکام مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی را، باید در قانون مجازات اسلامی جستجو کرد (مواد ۳۳۶ و ۳۳۷). در مقررات پراکنده نیز، احکامی در این مورد می‌توان یافت، نظیر قانون ایمنی راه‌ها مصوب ۷ تیر ۱۳۴۹، قانون رسیدگی به خسارات ناشی از تصادفات رانندگی وسیله نقلیه موتوری مصوب ۱۳ آذر ۱۳۴۵ و قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگان مصوب ۳۰ خرداد ۱۳۵۰ (باریکلو، ۱۳۸۵: ۱۰۵).

احکام مذکور عمدتاً ناظر به مسؤولیت راننده است. به همین دلیل، بررسی آن از قلمرو این مقاله، که صرفاً در مورد مسؤولیت دارنده بحث می‌کند خارج است. منتها



رانندگی خارج شده‌اند. لازم به ذکر است که تریلر و یدک کش، هنگامی که متصل به وسیله موتوری باشند، مشمول قانون بیمه اجباری هستند؛ بنابراین هر گاه مثلاً بر اثر حرکت یدک کشی که از وسیله نقلیه جدا شده و در کناری متوقف است، زبانی به بار آید، قواعد عمومی مسئولیت مدنی حاکم است، نه قانون بیمه اجباری. در حالیکه بر عکس، اگر این یدک کش متصل به وسیله نقلیه باشد (ولو وسیله در حال حرکت نباشد) و از آن جدا شده و خسارتی به بار آید، خسارت وارده، بر اساس قانون بیمه اجباری جبران می‌شود. به بیان دیگر وسایل متصل به وسیله موتوری، مستقلاً وسیله موتوری محسوب نمی‌شوند، بلکه اتصال آنها به وسیله نقلیه موتوری است که آنها را مشمول قانون قرار داده است. علاوه بر این، خسارات ناشی از محمولات وسایل نقلیه نیز، با استفاده از قانون مذکور جبران می‌شود؛ مثل خسارات ناشی از پرتاب آجر از کامیون حامل آن.

قانون بیمه اجباری مسئولیت، (مصوب سال ۱۳۴۷) شخص مسئول را چنین معرفی کرده است: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی... اعم از اینکه اشخاص حقیقی یا حقوقی باشند، مسئول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسیله نقلیه مزبور یا محمولات آنها، به اشخاص ثالث وارد می‌شود...» (امامی، ۱۳۷۳: ۱۰۲).

قانون مذکور و تعریف ارائه شده، این سؤال را در ذهن ایجاد می‌کند که منظور از دارنده وسیله نقلیه کیست؟ آیا دارنده همان مالک است یا اینکه می‌توان شخصی را که بر وسیله نقلیه تسلط دارد یا متصدی آن است نیز مسئول شناخت؟ به عبارت دیگر آیا می‌توان در حقوق ایران، معنایی مترادف آنچه در حقوق فرانسه برای واژه

غیرمجاز است، که این موارد نسبت به مقررات ماده ۱ قانون بیمه اجباری، خاص محسوب می‌شود و مسئولیت عام دارنده را از این حیث تخصیص می‌دهد.

در کشور فرانسه تا سال ۱۹۸۵، خسارات ناشی از وسایل نقلیه با توجه به بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی این کشور جبران می‌شد که هر چند با فرض مسئولیت برای محافظ شیئی، از زیان‌دیده حمایت می‌کرد، اما اختصاص به حوادث رانندگی نداشت، به همین جهت در ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ مقررات جدیدی در خصوص جبران خسارات ناشی از حوادث رانندگی به تصویب رسید که اختصاص به نحوه جبران همین خسارات دارد.

در سیستم کامن لاء، مسئولیت به جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی تحت عنوان مسئولیت مطلق^۱، قرار دارد که به کمک آن زیان‌دیده می‌تواند بدون نیاز به اثبات تقصیر شخص مسئول، خسارت وارده بر خود را جبران کند (Oslan, Sarah, 2004: 199).

در این جا لازم است که تعریف وسیله نقلیه را در قوانین موضوعه مورد بازخوانی قرار دهیم. وسیله نقلیه بنا به تعریف ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت (ق.ب.ا.م.) عبارتست از: «وسایل نقلیه موتوری زمینی، انواع تریلر و یدک کش متصل به این وسایل و قطارهای راه آهن» و به موجب ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون مذکور «منظور از وسیله نقلیه موتوری زمینی، هر نوع وسیله‌ای است که با قدرت موتوری زمینی یا ریل حرکت می‌کند». بنابراین وسایل نقلیه دریایی، هوایی یا وسایل نقلیه غیر موتوری زمینی، مانند دوچرخه و چرخ دستی از شمول قانون و موضوع بحث ما خارج است.

بر خلاف حقوق ایران، در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه، قطارهای راه آهن از شمول قانون مربوط به حوادث

¹ Strict liability



گرفته، ندارد؛ مثلاً هر گاه شخصی که مسئولیت خود را بیمه نکرده، اتومبیل خود را در اختیار دوستش قرار دهد و بر اثر تصادم، زیانی به دیگری وارد شود، زیان دیده می‌تواند خسارت خود را از مالک دریافت کند و مالک نیز می‌تواند برای آنچه به زیان دیده پرداخته، به دوست خود (در صورتی مقصر باشد) مراجعه کند. بیمه نمودن مسئولیت، این حسن را دارد که زیان دیده بدون نیاز به طرح دعوی می‌تواند با طی مراحل و تشریفات لازم (از قبیل گزارش افسر متخصص و ترسیم کروکی تصادم)، به شرکت بیمه مراجعه کرده و خسارت خود را دریافت کند (باریکلو، ۱۳۸۵: ۱۹۳).

در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه، تصریحی در خصوص مسئولیت مالک وسیله نقلیه دیده نمی‌شود اما به نظر دکتترین این کشور، شخص محافظ یا راننده، به تناسب مورد مسئول خواهد بود. اما مالک بودن اماره‌ای است برای مسئولیت.

در آلمان، اطیش، سوئیس و ژاپن، مسئولیت مطلق ناظر به متصرف وسیله نقلیه است. در حقوق مصر مسئولیت جبران خسارت هنگامی به مالک تحمیل می‌شود که بتوان او را محافظ *Gardian* وسیله نقلیه دانست (السنهوری، ۱۳۷۹: ۲۹۰).

منظور این است که مسئولیت مالک وسیله نقلیه، بر مبنای کدام تئوری حقوقی استوار است؟ برخی از حقوقدانان سه نظریه را مهمتر از نظریات دیگر دانسته‌اند: ۱. فرض تقصیر برای دارنده؛ ۲. تخلف از تعهد مربوط به حفاظت وسیله نقلیه؛ ۳. مسئولیت بدون تقصیر بر مبنای نظریه خطر.

الف- با توجه به ماده ۱ (ق.ب.ا.م) که دارنده وسیله نقلیه مسئول جبران خسارت معرفی می‌کند، فرض تقصیر برای دارنده صحیح به نظر نمی‌رسد. ممکن است

«Gardian» (دارنده) می‌شناسند، شناخت؟ در حقوق فرانسه منظور از **گاردین** (محافظ) شخصی است که اداره و کنترل شیئی را در دست دارد، و هر گاه از شیئی تحت کنترل او خسارتی به بار آید، بدون نیاز به اثبات تقصیر، مسئول جبران آن خسارت است. اما با توجه به مفاد ماده ۱ قانون بیمه اجباری مسئولیت، (ق.ب.ا.م) که دارنده وسیله نقلیه را مکلف به بیمه کردن مسئولیت خود نموده است و نیز ماده ۳ همان قانون که مقرر می‌دارد: «از تاریخ انتقال وسیله نقلیه، کلیه تعهدات ناشی از قرارداد بیمه، به منتقل‌الیه وسیله نقلیه منتقل می‌شود...»، می‌توان چنین استنباط کرد که منظور از **دارنده** همان مالک وسیله نقلیه است نه متصرف در آن؛ زیرا نمی‌توان متصرف در وسیله نقلیه را که ممکن است به آسانی تغییر یابد، مکلف به بیمه مسئولیت نمود. بنابراین آسان‌ترین راه دستیابی به جبران خسارت، مسئول دانستن شخصی است که نزدیک‌ترین رابطه را با شیئی دارد و این شخص حتی اگر خود متصرف وسیله نقلیه نباشد، مالک آن است. به همین علت در خسارات ناشی از حوادث رانندگی، جبران خسارت توسط شرکت بیمه صورت می‌گیرد و به عبارت دیگر مسئولیت جبران خسارت بر مالک تحمیل می‌شود حتی اگر راننده، مالک وسیله نقلیه نباشد مگر این که راننده‌ای که مالک نیست، مرتکب جرمی شده باشد که در اینصورت شخصاً مجازات می‌شود. در مواردی که مالک وسیله نقلیه مسئولیت خود را بیمه نکرده باشد، باز هم مسئول جبران خسارت خواهد بود اما در اینصورت زیان دیده مجبور است با طرح دعوی علیه مالک، خسارت خود را مطالبه کند. این راه منافاتی با امکان مراجعه مالک به شخص زیان رساننده، مانند سارق اتومبیل یا شخصی که وسیله نقلیه را به امانت



از جمع نظریات مذکور با توجه به حکم ماده ۱ (ق.ب.ا.م.) در این زمینه، می‌توان اعتقاد داشت که مبنای مسئولیت دارنده وسیله نقلیه موتوری در حقوق ایران، با نظریه تعهد به حفاظت، نزدیکتر است (نظری، ۱۳۷۹: ۱۴۸). زیرا هر مالکی متعهد است از اموال خود به نحوی مراقبت کند تا به دیگران آسیب نرسد. این عقیده از طرفی جبران خسارت زیان‌دیده را وابسته به اثبات تقصیر مالک نمی‌کند و از این حیث به سود زیان‌دیده است و از طرف دیگر به مالک امکان می‌دهد که با اثبات فقدان رابطه سببیت (و نه اثبات بی‌تقصیری) از مسئولیت رها شود.

در حقوق فرانسه ماده ۲ قانون سال ۱۹۸۵ در مورد حوادث ناشی از رانندگی، تنها یک عامل را سبب معافیت از مسئولیت معرفی کرده و آن تقصیر زیان‌دیده است، هنگامی که علت منحصر حادثه باشد؛ هر چند این علت منحصر، وصف قوه قاهره را داراست اما با توجه به مقررات دیگر این قانون، می‌توان مبنای مسئولیت ناشی از حوادث رانندگی را در این کشور به نظریه خطر و مسئولیت مطلق نزدیکتر دانست.

در سیستم کامن لاء، مسئولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی، تحت عنوان مسئولیت مطلق بررسی می‌شود و مالک وسیله نقلیه، گاه مسئول جبران خسارت ناشی از تقصیر راننده هم شناخته می‌شود (Symeon C, 1997: 300).

در این سیستم برای توجیه مسئولیت مالک، از نظریه نمایندگی استفاده شده و سلطه و اقتدار مالکانه بر وسیله نقلیه، مبنای اصلی مسئولیت است. بنابراین هر گاه شخصی داخل اتومبیل خود نباشد، اما توسط راننده او خسارتی ایجاد شود، چون راننده کارمند و نماینده

گفته شود با توجه به این که در حقوق ایران، مبنای مسئولیت مدنی بر تقصیر استوار است، قانونگذار در این مورد نیز مسئولیت دارنده را بر تقصیر بنا نموده ولی به منظور سهولت جبران خسارت برای دارنده وسیله نقلیه، «فرض تقصیر» نموده است. اما چنانچه گفتیم با توجه به ماده ۱ قانون مذکور و اثبات بی‌تقصیری دارنده، نمی‌توان او را از مسئولیت مبرا ساخت؛ بنابراین ناچار از این نظر دست بر می‌داریم.

ب- ممکن است گفته شود، مسئولیت دارنده وسیله نقلیه، به سبب تخلف از وظیفه‌ای است که بر عهده داشته؛ به عبارت دیگر چون مالک وسیله نقلیه از مال خود بخوبی مراقبت نکرده، در نتیجه خسارتی به دیگری وارد شده پس او مسئول جبران آن است. این نظریه هر چند با مسئولیت مقرر در قانون بیمه اجباری سازگارتر است، اما مبنای منحصر مسئولیت محسوب نمی‌شود؛ زیرا اگر چنین بود مالک می‌توانست اثبات کند که به نحو احسن وظیفه خود را انجام داده و به این ترتیب از مسئولیت شانه خالی کند. در حالی که می‌دانیم مالک جز با اثبات دخالت یک علت خارجی مانند قوه قاهره نمی‌تواند از مسئولیت رها شود.

ج- مسئولیت بدون تقصیر بر مبنای «نظریه خطر»: پیروان نظریه خطر عقیده دارند شخصی که محیط خطرناکی به وجود آورده و از فعالیت خود منتفع می‌شود، بدون نیاز به اثبات تقصیر او یا هر علت دیگر، مسئول جبران خسارت خواهد بود. در بدو امر با توجه به ماده ۱ ق.ب.ا.م. که بطور مطلق دارنده وسیله نقلیه را مسئول جبران خسارت معرفی کرده، ممکن است مبنای این مسئولیت را بر پایه نظریه خطر استوار انگاشت اما با کمی دقت می‌توان دریافت که این مسئولیت مطلق نیست.



مالک محسوب میشود، مالک وسیله نقلیه مسئول جبران خسارت خواهد بود.

در حقوق مصر، مبنای مسئولیت مالک وسیله نقلیه، همان مبنای مسئولیت محافظ شیئی است که بر اساس آن تقصیر وی مفروض است، بنابراین زیان دیده از حوادث رانندگی، کافی است ثابت کند مالک وسیله نقلیه دارای عنوان محافظ بوده یعنی بر وسیله خود تسلط و کنترل داشته است (السنهوری و الوسیط، ۱۹۷۰: ۷۲۶). خساراتی که دارنده وسیله نقلیه به موجب قانون سابق الذکر مسئول جبران آن است، خسارات بدنی و مالی ناشی از حوادث رانندگی است. تبصره ۱ قانون مذکور مقرر می دارد: «منظور از حوادث مذکور در این قانون هر گونه تصادف، سقوط، آتش سوزی یا انفجار وسایل نقلیه موضوع این ماده و نیز خساراتی است که از محمولات وسایل مزبور، به اشخاص ثالث وارد می شود». از این تعریف استنباط می شود که هر چند وسیله نقلیه در ایجاد خسارت دخالت دارد اما الزاماً و همواره این خسارت ناشی از تصادف دو وسیله نقلیه نیست بلکه خسارات ناشی از تصادف از خسارات شایع ناشی از حوادث رانندگی است؛ بنابراین هر گاه بر اثر اتصالی سیم برق اتومبیل متوقف در کنار خیابان آتش سوزی ایجاد شود و خسارت به بار آید، این خسارت از مصادیق خسارات ناشی از حادثه رانندگی مذکور در قانون بیمه اجباری است. تصریح قانون در این مورد، به زیان دیده کمک می کند که به جای توسل به قواعد عمومی مسئولیت، که او را با دشواری اثبات تقصیر مالک مواجه می کند، به کمک قانون بیمه اجباری، صرفاً با اثبات دخالت وسیله نقلیه در ایجاد خسارت، زیان خود را از مالک وسیله نقلیه مطالبه کند.

در مورد خسارات ناشی از حوادث غیر از تصادم، چنانکه گفته شد، لازم نیست وسیله نقلیه در حال حرکت باشد بلکه کافی است رابطه سببیت بین وسیله نقلیه و خسارت تولید شده، وجود داشته باشد.

اما در مورد خسارات ناشی از تصادم، با توجه به معنای لغوی تصادم (برخورد هر یک از دو شیء به دیگری لازم است برخورد دو وسیله نقلیه، نتیجه حرکت هر دو وسیله باشد. در نتیجه اگر بر اثر برخورد یک وسیله در حال حرکت با یک وسیله متوقف، خسارتی ببار آید، این واقعه مشمول ماده ۳۳۵ یا ۳۳۶ قانون مجازات اسلامی نخواهد بود. هر چند ممکن است در مواردی ملاک این دو ماده، محقق و حکم آن جاری باشد. بنابراین می توان گفت عنوان تصادف، ظهور دخالت هر یک از دو وسیله نقلیه به صورت جزء سبب در پیدایش برخورد خسارت را نقش دارد (شهیدی، ۱۳۷۷: ۱۸۹).

مسئولیت مقرر علیه دارنده وسیله نقلیه در حقوق ایران، ناشی از وظیفه مراقبت و نگهداری اوست که به مسئولیت عینی بسیار نزدیک است و با اثبات بی تقصیری دارنده از بین نمی رود. اما هرگاه دارنده اثبات کند، حادثه بر اثر یک علت خارجی بوده که به وسیله آن، رابطه علیت بین وسیله نقلیه و حادثه زیانبار قطع می شود، از مسئولیت بری خواهد شد. البته هر گاه دارنده اتومبیلی که با اتومبیل دیگر تصادف کرده و خسارت به بار آورده، ثابت کند که خسارت وارده، بر اثر تقصیر دوست او بوده که رانندگی را بر عهده داشته، نمی تواند از مسئولیت شانه خالی کند و قانون بیمه اجباری او را مسئول جبران خسارت می شناسد، اما اگر ثابت کند که تصادف بر اثر وقوع سیل بوده، به علت فقدان رابطه سببیت بین حادثه زیانبار و دخالت وسیله نقلیه، دارنده از مسئولیت معاف می شود.



زیان دیده علت منحصر حادثه باشد، مسئولیت منتفی می‌شود و این ایراد به ذهن می‌رسد که آیا تقصیر زیان دیده در این مورد، وصف قوه قاهره را ندارد؟ مگر اینکه معتقد باشیم، منظور از قوه قاهره همان حوادث طبیعی است نه اثر آن.

تقصیر زیان دیده و قبول خطر در سیستم کامن لاء از دیر باز مطرح بوده و به قاعده اقدام در فقه نزدیک است (Symeon C.1997: 301).

تقصیر زیان دیده هنگامی شخص مسئول را از مسئولیت معاف می‌کند، که علت منحصر حادثه باشد و رابطه علت بین حادثه و دخالت وسیله نقلیه را قطع کرده باشد؛ مثلاً شخصی ناگهان خود را جلوی اتومبیل در حال حرکت بیاندازد. ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی، یکی از مواردی را که تقصیر زیان دیده علت منحصر حادثه بوده، سبب معافیت از مسئولیت دانسته است. ماده مذکور چنین مقرر می‌دارد: «در مواردی که عبور عابر پیاده ممنوع است، اگر عبور نماید و راننده‌ای که با سرعت مجاز و مطمئن در حرکت است و وسیله نقلیه‌اش نیز نقص فنی نداشته ولی در عین حال راننده قادر به کنترل نباشد و با عابر برخورد نماید و منجر به فوت یا مصدوم شدن وی گردد، راننده ضامن دپه و خسارت وارد شده نیست». هر چند این ماده ناظر به عدم مسئولیت راننده است ولی به موجب قانون بیمه اجباری، چون مسئولیت بر مالک تحمیل می‌شود، عدم مسئولیت راننده به سبب تقصیر زیان دیده (که سبب قطع رابطه سببیت بین حادثه رانندگی و ورود خسارت شده)، عدم مسئولیت مالک را به دنبال خواهد داشت.

در نهایت می‌توان گفت: در حقوق ایران شخص ثالث غیر از زیان دیده و شخص مسئول است، اما هر گاه عمل او علت منحصر حادثه باشد، سبب می‌شود مسئولیت

علل خارجی که سبب می‌شوند رابطه علت بین حادثه زیانبار و خسارت قطع شود، به سه دسته تقسیم می‌شوند (نظری، ۱۳۷۹: ۱۶۳). هر چند تحقق هر یک از این عوامل با دیگری متفاوت است، اما اثر آنها یکسان است و سبب معافیت کلی یا جزیی شخص مسئول می‌شود. این علل عبارتند از:

۱. قوه قاهره و حوادث ناگهانی؛ ۲. تقصیر زیان دیده؛ ۳. فعل شخص ثالث.

هر چند معمولاً قوه قاهره به حوادث طبیعی مانند سیل و زلزله اطلاق می‌شود، اما نباید آن را منحصر به این حوادث دانست، زیرا خود حادثه نقشی در رفع مسئولیت ندارد بلکه اثر آن مورد توجه قانون‌گذار است. خصوصیات قوه قاهره را می‌توان از مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ ق.م. (هر چند در مورد تعهدات قراردادی است) و از معنای قوه قهریه استنباط کرد. بنابراین می‌توان گفت قوه قاهره حادثه‌ای است: خارجی و غیر قابل انتساب به شخص مسؤول، بطور متعارف غیر قابل پیش بینی، غیر قابل اجتناب به نحوی که شخص مسئول قادر به دفع آن نیست. منظور از غیر قابل پیش بینی بودن این نیست که حادثه هرگز امکان پذیر نیست بلکه کافی است دلیل خاصی بر قابلیت پیش بینی آن وجود نداشته باشد. ماده ۳۳۷ قانون مجازات اسلامی نیز، مسئولیت جبران خسارت ناشی از تصادمی را که به سبب قوه قهریه حادث شده باشد، منتفی دانسته است.

خصوصیات مذکور، در حقوق فرانسه نیز برای قوه قاهره ذکر شده است. علیرغم این که در اکثر سیستم‌های حقوقی، قوای قاهره از عوامل رافع مسئولیت شناخته شده است، در قانون ۵ ژوئیه ۱۹۸۵ فرانسه، قانون‌گذار این کشور، «فورس ماژور» را از عوامل رافع مسئولیت ندانسته است. در عین حال هنگامی که تقصیر



دارنده وسیله نقلیه منتفی شود؛ مانند کسی که دیگری را هل دهد و جلوی اتومبیل در حال حرکت بیاندازد. با این وصف به نظر می‌رسد، در صورتی که فعل ثالث علت منحصر باشد، نه تنها سبب رافع مسئولیت راننده می‌شود که مسئولیت عرضه کننده کالای معیوب، در صورت وجود عیب کالا نیز با قطع شدن رابطه سببیت، رفع خواهد شد (شهیدی، ۱۳۷۷: ۲۰۱).

تقصیر شخص ثالث علت اشتراکی حادثه زیان

قواعد مسئولیت مدنی در علت منحصر حادثه

بار

زیان بار

گاه ممکن است خسارت علت منحصر نداشته و معلول اجتماع چند عامل باشد. با توجه به موضوع پژوهش حاضر و آن چه در این مبحث پی جویی طرح آنیم، حالت و وضعیتی مدنظر است که در آن عیب تولید یکی از علل اشتراکی حادثه زیان بار بوده و عوامل دیگری نظیر خطای راننده یا فعل ثالث، هریک به تنهایی یا مجتمعاً اسباب ورود خسارت را تشکیل دهند.

برای بررسی قواعد مسئولیت مدنی در علت منحصر حادثه زیان بار، لازم است به بررسی قواعد الزامات خارج از قرارداد و ضمان قهری بپردازیم. منابع مسئولیت مدنی، از یک سوبه معنای اعمال یا ترک اعمالی است که موجب ایجاد مسئولیت مدنی می‌گردند و از سوی دیگر به قوانین و مقرراتی اشاره دارد که این مسئولیت را به رسمیت شناخته و برای آن ضمانت اجرا گذارده است.

به طور مثال؛ گاهی ممکن است، سبب و مباشر هر دو در بروز خسارت نقش داشته باشند، که به این حالت اجتماع سبب و مباشر گفته می‌شود. ماده ۳۳۲ قانون مدنی ایران، در صورت بروز این حالت، مقرر داشته است: "هرگاه یک نفر سبب تلف مالی را ایجاد کند و دیگری مباشر تلف شدن آن مال بشود، مباشر مسئول است نه مسبب، مگر این که مسبب اقوی باشد به نحوی که عرفاً اتلاف مستند به او باشد."

به عبارت دیگر وقتی از منابع مسئولیت مدنی سخن می‌گوییم در پی بیان آنیم که این مسئولیت به واسطه چه فعل یا ترک فعلی ایجاد شده و بر اساس کدام قانون این فعل یا ترک فعل، مسئولیت مدنی ایجاد می‌کند. بر اساس قانون مدنی، عوامل ایجاد الزامات خارج از قرارداد پنج دسته اند:

۱- دارا شدن غیر عادلانه؛

۲- غصب و آن چه در حکم غصب است؛

۳- اتلاف؛

۴- تسبیب؛

۵- استیفاء.

بنابر بر مقررات حاکم بر حقوق ایران، آن چیزی که سبب مسئولیت می‌شود، اتلاف است، در اجتماع سبب و مباشر، عرف علی الاصول تلف را مستند به مباشر می‌داند و رابطه علیت بین عمل مباشر و ورود تلف وجود دارد، بنابراین مباشر را مسئول می‌دانیم، ولی گاهی اوقات نقش سبب آن چنان تأثیرگذار می‌شود که

برخی از این عناوین نظیر استیفاء، صرفاً ضمان قهری ایجاد می‌کنند بدون آن که مسئله جبران خسارت



چند تولید کننده، در مقابل یک زیان مسئول می‌باشند، آنها به عنوان بدهکاران متضامن مسئول می‌باشند».

در قانون حمایت از مصرف کننده انگلستان نیز، عاملین زیان متضامناً مسئول جبران خسارت شناخته شده اند. در بند ۵ از ماده ۲ این قانون آمده است: «جایی که دو یا چند شخص، به واسطه این قسمت برای یک خسارت مسئول واقع می‌شوند، مسئولیت شان اشتراکی و تضامنی خواهد بود» (پیشین: ۱۴۸).

بدین ترتیب می‌توان مدعی شد در اغلب کشورهای صاحب حقوق مدرن، مسئولیت ناشی از علل مشترک -به طور خاص در حوزه عیب تولید- مسئولیت تضامنی خواهد بود.

با این حال در حقوق موضوعه ایران نص صریحی در این زمینه وجود ندارد. بر این مبنا، اگر مسئولیت تولید کنندگان و فروشندگان بر مبنای بند ۴ ماده ۱۵ ق.ن.ص. مورد توجه قرار گیرد و اشخاص مزبور در قبال ضررهای ناشی از کیفیت و کمیت کالای خود، مطلقاً مسئول تلقی شوند؛ در آن صورت، شاید بتوان گفت که مسئولیت این اشخاص در قبال متضرر، تضامنی است؛ چرا که بر مبنای بند مذکور به متضرر اجازه داده شده است که تا هریک از عاملین زیان را با عنوان خود (تولیدکننده را به عنوان تولیدکننده کالا و فروشنده را به عنوان فروشنده کالا) تحت تعقیب قرار داده و زیان‌های وارده به خود را دریافت دارد. بر طبق این بند علیرغم عدم تصریح به مسئولیت تضامنی، وقتی متضرر توانایی تعقیب فرد صنفی را با عنوان خود دارد؛ پس می‌تواند به فروشنده کالا مراجعه نماید و در صورت عدم دریافت تمامی زیان‌های وارده خود، می‌تواند به تولید کننده آن کالا نیز مراجعه نماید؛ چرا که تمامی اشخاص مذکور، به عنوان فرد صنفی مسئول کیفیت و کمیت

اثر عمل مباشر کمرنگ می‌گردد و در این حالت، سبب را مسئول می‌شناسیم (فتاح زاده، ۱۳۹۱: ۳۰۰).

ویژگی های علت اشتراکی

بر مبنای نحوه تقسیم، مسئولیت عامل زیان را می‌توان به سه صورت تصور کرد. گاهی مسئولیت انفرادی است، گاهی اشتراکی و گاهی تضامنی (بادینی، ۱۳۸۴: ۱۴۷).

در تعریف مسئولیت اشتراکی می‌بایست گفت: مسئولیت اشتراکی در حقیقت صورت دیگری از مسئولیت انفرادی است که در آن اشخاص مشترکاً و به میزان تاثیر و تقصیر خود، در قبال زیان‌های وارده مسئول شناخته می‌شوند. در مسئولیت تضامنی نیز؛ هریک از اشخاص مسئول نسبت به کل زیان وارده، فارغ از سهم خود مسئولیت دارد.

حال این سوال به ذهن متبادر می‌شود که در خصوص زیان‌های ناشی از عیب کالا، مسئولیت عاملین زیان، چه ویژگی‌هایی دارد؟ به عبارت دیگر، ویژگی‌های مسئولیت ناشی از علت اشتراکی چیست؟

این مسئله در اکثر کشورهایی که در خصوص مصرف کنندگان دارای کد قانونی مخصوص می‌باشند، با تصریح در قوانین موضوعه حل شده است و در اکثریت قوانین مزبور، اشخاص متعدد مسئول، متضامناً و مشترکاً مسئول جبران زیان‌های وارده شناخته می‌شوند. برای مثال: ماده ۵ دستورالعمل جامعه اقتصادی اروپا در این خصوص مقرر می‌دارد: «جایی که در نتیجه مقررات این دستورالعمل دو یا چند شخص در مقابل یک زیان مسئول می‌باشند، اشخاص مذکور مشترکاً و متضامناً مسئول خواهند بود».

همچنین ماده ۵ از لایحه قانونی مسئولیت ناشی از کالاها در آلمان در این رابطه مقرر می‌دارد: «جایی که



رابطه علت بین عیب تولید و حادثه زیان بار مخدوش خواهد بود؛ عدم رعایت دستورات عرضه کننده در چگونگی استفاده از خودرو، تاثیر سایر عوامل در حادثه زیان بار.

۲- هر گاه حادثه زیان بار ناشی از علت اشتراکی بین تقصیر زیان دیده، فعل شخص ثالث و قوه قاهره باشد مسئولیت مدنی بین آنها و عرضه کننده به نسبت تقصیر تقسیم می شود.

۳- مبنای قانونی تقسیم مسئولیت مدنی به نسبت تاثیر ماده ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی است که با الغاء خصوصیت از آن می توان آنرا در مورد نقص وسیله نقلیه نیز تعمیم داد (هاشمی، ۱۳۹۲: ۲۱۲).

پیشنهادات

۱- قانون مسئولیت مدنی باید به کلی مورد بازنگری قرار گیرد و یکی از مباحث مهم آن باید به مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید از جمله عیب ناشی از عیب تولید وسایل نقلیه که مشتمل بر کلیه فروض مسئولیت و توزیع و تقسیم آن باشد.

۲- به منظور تحقق هدف نقش بازدارندگی مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید لازم است به مسئولیت مدنی قطعه سازان و فروشندگان متفرقه نیز تصریح شود.

۳- در ایجاد و برقراری مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید باید تحلیل اقتصادی مسئولیت مدنی باید مد نظر قرار گیرد.

فهرست منابع

فارسی:

۱- ابراهیمی، سید نصرالله (۱۳۸۲)، «تحلیل حقوقی از مسئولیت در قبال ارائه کالای معیوب و حمایت از مصرف کنندگان»، سخن سمت، پاییز ۱۳۸۲.

کالای خود می باشند. بنابراین، وقتی متضرر مستحق مراجعه به اشخاص مذکور شناخته می شود؛ می توان گفت که مسئولیت آنها در قبال متضرر تضامنی است (پیشین: ۱۴۹).

از سوی دیگر، چنان چه معتقد باشیم که از بند مذکور مسئولیت مطلق تولید کنندگان و فروشندگان استنباط نمی شود و باید مسئولیت اشخاص مذکور بر مبنای قرارداد و یا تسبیب و تقصیر مورد لحاظ قرار گیرد؛ در چنین صورتی، اگر بین طرفین در این خصوص قراردادی وجود نداشته باشد، باید به اصل که همان مسئولیت نسبی است رجوع کرده و مسئولیت هریک از اشخاص را بر حسب نحوه مدافعه در ورود زیان و میزان تقصیر آنها مشخص کنیم. ذکر این نکته نیز در این جا ضروری است که هرچند در فرض مسئولیت تضامنی، زیان دیده حق مراجعه به هریک از عاملین برای جبران تمامی خسارت خود را دارد ولی در هر دو صورت -نسبی یا تضامنی بودن مسئولیت- در رابطه بین عاملین زیان، مسئولیت بر مبنای نحوه مداخله شان در ورود زیان تعیین خواهد شد و عاملی که خسارت را بیش از سهم خود جبران کرده، حق رجوع به هریک از عاملان دیگر را دارد (پیشین: ۱۵۰).

نتیجه گیری

نتایج حاصل از این تحقیق را می توان به شرح ذیل بیان نمود:

۱- با توجه به اینکه مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید از نوع مسئولیت محض می باشد و برای ایجاد آن رابطه علت لازم است، بنابراین در مواردی که رابطه مزبور مخدوش باشد مسئولیت مزبور برقرار نخواهد بود. در مسئولیت مدنی ناشی از عیب تولید خودرو در موارد زیر



- ۲- امامی، حسن (۱۳۷۳)، *حقوق مدنی*، جلد ۱، قزوین: انتشارات بحرالعلوم.
- ۳- امیری قائم مقامی، عبدالمجید (۱۳۷۸)، *حقوق تعهدات*، جلد ۱، تهران: نشر میزان.
- ۴- بادینی، حسن (۱۳۸۴)، *فلسفه مسئولیت مدنی*، شرکت سهامی انتشار.
- ۵- باریکلو، علیرضا (۱۳۸۵)، *مسئولیت مدنی*، تهران: نشر میزان.
- ۶- ره پیک، حسن (۱۳۷۶)، *الزامات بدون قرارداد*، تهران: انتشارات اطلاعات.
- ۷- شهیدی، مهدی (۱۳۸۲)، *آثار قراردادها و تعهدات*، تهران: انتشارات مجمع علمی و فرهنگی مجد.
- ۸- شهیدی، مهدی (۱۳۷۷)، *مجموعه مقالات حقوقی*، چاپ دهم، نشر حقوقدان.
- ۹- طباطبائی نژاد، سید محمد (۱۳۹۴)، «ویژگی‌های نظام مسئولیت مدنی ناشی از عیب کالا در نظام تعارض قوانین و گزینش قانون حاکم»، *فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی*، سال سوم، شماره ۱۱.
- ۱۰- عباسلو، بختیار (۱۳۹۱)، *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی*، تهران: نشر میزان.
- ۱۱- فتح زاده، زهرا و امینی، علیرضا (۱۳۹۱)، «قلمرو ضمان تولید کننده ناشی از عیب کالا و نقص اطلاع رسانی در نحوه صحیح مصرف»، *مجله مطالعات فقه و حقوق اسلامی*، سال چهارم، شماره ۶.
- ۱۲- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۳)، *الزامات خارج از قرارداد مسئولیت مدنی؛ قواعد عمومی*، جلد ۱، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ۱۳- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۱)، *عقود معین*، جلد ۱، شرکت سهامی انتشار.
- ۱۴- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۱)، *وقایع حقوقی*، چاپ اول، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- ۱۵- معین، محمد (۱۳۷۱)، *فرهنگ فارسی*، جلد ۳، تهران: انتشارات امیر کبیر.
- ۱۶- نظری، ایراندخت (۱۳۷۹)، «مسئولیت مدنی مالک»، *رساله دکتری دانشکده حقوق دانشگاه تهران*.
- ۱۷- هاشمی، سید احمد علی (۱۳۹۲)، «اسباب متعدد در مسئولیت مدنی»، *دوفصلنامه علمی-پژوهشی دانش حقوق عمومی*، سال دوم، شماره ۲.

عربی:

- ۱- انصاری، شیخ مرتضی (۱۳۷۹)، *المکاسب*، جلد ۳، قم: مطبوعات دینی.
- ۲- السنهوری، احمد و الوسیط، القاہرہ (۱۹۷۰)، *دار النهضه العربیہ القاہرہ*، جلد ۱.

لاتین:

- 1- Symeon C. (1997), *Symeonides Choice of Law for Products Liability: The s and Beyond*, Tulane Law Review, Vol. American Jurisprudence, "Product Liability", Vol, 1
- 2- Oslan, Sarah L. and Kimball, Anne C, (2004), "To Limits on the Use of Tort Law to Encourage Consumer Safety", *Consumer law*.