



## مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی تولیدکنندگان قطعه و مواد اولیه در

### کالاهای مونتاژشده در نظام حقوقی آمریکا و ایران

حمید کبیری شاه آباد\*<sup>۱</sup>، خدیجه شیروانی<sup>۲</sup>

۱. استادیار حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده حقوق، علوم سیاسی و تاریخ، دانشگاه یزد، یزد، ایران

۲. استادیار حقوق خصوصی، گروه حقوق، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه دامغان، دامغان، ایران

تاریخ ارسال: ۱۴۰۲/۰۷/۱۳ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۱/۲۷

#### چکیده

کالاهای مونتاژ شده کالاهایی هستند که از سر هم کردن قطعات از پیش ساخته شده تشکیل می‌شوند. اگر کالای مونتاژ شده خسارتی وارد نماید، زیان دیده معمولاً به جهت دسترس آسان‌تر دعوی خود را علیه تولیدکننده کالای نهایی مطرح می‌کند؛ اما باید دید آیا امکان استناد خوانده دعوا به فعل یا ترک فعل تولیدکنندگان قطعه یا تأمین‌کنندگان مواد اولیه برای معافیت از مسئولیت وجود دارد یا خیر؟ در این پژوهش درصدد هستیم به این سؤال اساسی پاسخ دهیم که تولیدکننده قطعه در چه مواردی و بر اساس کدام میانی در مقابل زیان دیده مسئولیت دارد؟ برای پاسخ به این سؤال با روش توصیفی تحلیلی و بر اساس جمع‌آوری مطالب به شیوه کتابخانه‌ای ابتدائاً نظام حقوقی آمریکا مورد مطالعه قرار گرفته و با استخراج الگوی این کشور بر اساس رویه قضایی به بررسی موضوع در نظام حقوقی کشور ایران پرداخته شده است. در نهایت این نتیجه حاصل شد که در نظام حقوقی آمریکا اصل کلی آن است که اگر قطعه تولیدی قبل از توزیع غیرمعیوب باشد، قطعه ساز مسئولیتی ندارد. با وجود این، در موارد استثنایی قطعه ساز در برابر زیان دیده مسئول جبران خسارت است و برای موارد استثنایی چهار الگو از سوی دادگاه‌های این کشور تبعیت شده است. در نظام حقوقی ایران نیز با الهام از الگوی به دست آمده از نظام حقوقی آمریکا، مسئولیت تولیدکننده قطعه در صورت معیوب بودن آن و وجود رابطه علیت بین عیب و ورود خسارت قطعی است و در موارد نقص طراحی و ارائه هشدار نیز مسئولیت قطعه ساز متصور است.

واژگان کلیدی: کالای مونتاژ شده، عیب تولید، مسئولیت قطعه ساز، رابطه سببیت، جبران خسارت.

E-mail: h.kabiri@yazd.ac.ir

\* نویسنده مسئول مقاله:



Copyright© 2024, the Authors | Publishing Rights, ASPI. This open-access article is published under the terms of the Creative Commons Attribution- NonCommercial 4.0 International License which permits Share (copy and redistribute the material in any medium or format) and Adapt (remix, transform, and build upon the material) under the Attribution-NonCommercial terms



## ۱. مقدمه

در دنیای امروز که کالاها از نظر تکنولوژی پیچیده و تولید هر یک از اجزای آن نیازمند تخصص علی‌حده‌ای است، دستیابی به تولید انبوه یک محصول در صنعت مستلزم استفاده از شیوه تولید مونتاژی است. در لغت مونتاژ به دو معنای در کنار هم گذاشتن و به هم چسباندن فیلم‌ها یا عکس‌ها و... برای به وجود آوردن یک مجموعه (تدوین) و همچنین به هم بستن قطعات یک دستگاه یا ماشین تعریف شده است.<sup>۱</sup> اصطلاح خط مونتاژ<sup>۲</sup> یکی از اصطلاحات مرسوم در صنعت است. در تعریف کالاهای مونتاژ شده می‌توان گفت کالاهایی که از قطعات متعدد تشکیل شده و هر قطعه توسط تولیدکننده‌ای تولید می‌شوند. براین اساس زنجیره‌ای از تولیدکنندگان شکل می‌گیرد که هر یک جزئی از کالا را تولید و در اختیار حلقه آخر زنجیره که مونتاژکننده<sup>۳</sup> نامیده می‌شود، قرار می‌گیرد.

حال اگر محصول نهایی یا مونتاژ شده سبب ایجاد خسارتی شود، ترسیم مرز میان مسئولیت تولیدکننده کالاهای نهایی و مسئولیت تأمین‌کننده قطعات و مواد خام در برابر مصرف‌کننده یکی از موضوعات بسیار مهم در حوزه مسئولیت مدنی است؛ زیرا تشخیص عیب در محصول نهایی برای تحمیل مسئولیت ناشی از آن به اندازه کافی دشوار است و زمانی که صحبت از عیب قطعات و اجزای تشکیل‌دهنده نیز به

۱- فرهنگ معین، قابل دسترسی در نشانی:

<https://abadis.ir/fatofa/%D9%85%D9%88%D9%86%D8%AA%D8%A7%DA%98>

2 - Assembly line

- در تعریف اصطلاح خط مونتاژ در فرهنگ لغت لانگمن آمده است «سیستمی برای ساختن اشیا در یک کارخانه که در آن محصولات از کنار صافی از کارگران عبور می‌کنند که هر کدام یک قطعه را می‌سازند یا چک می‌کنند». قابل دسترسی در

<https://www.ldoceonline.com/dictionary/assembly-line>

3. assembler of the finished product



میان می آید دشواری موضوع دوچندان می شود. همچنین برخی از قطعات دارای کاربردهای متعدد بوده و می تواند در سطوح مختلف به کار گرفته شود، اما برخی دیگر صرفاً برای کاربرد خاص طراحی می شود. علاوه بر این، برخی قطعات حتماً باید در محصولی دیگر تعبیه شود تا کارکرد داشته باشند، اما برخی دیگر از قطعات به تنهایی نیز کارکرد دارد و با وجود این در محصول دیگری گنجانده می شوند. حال باید دید آیا در همه این موارد می توان برای تحمیل مسئولیت ناشی از عیب محصول تصمیم یکسانی اتخاذ کرد؟ در اغلب موارد نیز زیان دیده به دلیل درج نام تولیدکننده کالای نهایی بر روی محصول علیه وی طرح دعوا می کند، اما ممکن است خواننده دعوا در دفاع از خود به فعل و ترک فعل های تمام اشخاص درگیر در زنجیره تولید استناد کند (Ross, 2008: p. 1). در این فرض باید مشخص شود دفاع مزبور تا کجا می تواند موجب معافیت خواننده دعوا را از مسئولیت فراهم کند؟

از آنجایی که در نظام حقوقی آمریکا، در این زمینه نظریاتی مطرح و آرایبی از سوی مراجع قضایی این کشور صادر شده است، ابتدائاً ابعاد مختلف موضوع در نظام حقوقی مزبور بررسی و قواعد حاکم بر آن تشریح و سپس نظام حقوقی ایران مورد توجه قرار می گیرد تا دغدغه های گفته شده در چهارچوب قواعد حقوقی موجود پاسخ داده و چنانچه در این زمینه خلأ قانونی وجود داشته باشد، پیشنهاد مناسب جهت قانون گذاری ارائه شود.

## ۲. مسئولیت تولیدکنندگان قطعه و مواد اولیه در حقوق آمریکا

در این قسمت، ابتدائاً مسئولیت ناشی از عیب کالا در نظام حقوقی آمریکا و سپس اصل کلی در خصوص مسئولیت تولیدکننده قطعه بررسی می شود.

### ۲-۱. مسئولیت ناشی از عیب کالا در نظام حقوقی آمریکا

در نظام حقوقی آمریکا مسئولیت ناشی از عیب کالا، مراحل مختلفی از جمله مسئولیت قراردادی، شرط تضمین سلامت کالا و فاصله گرفتن از مسئولیت قراردادی،



شرط تضمین نوعی و حرکت به سوی مسئولیت قهری، گسترش تکلیف در دادن اطلاعات و هشدارها (ر.ک: کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۲۵-۱۸)، پشت سر گذاشته و در حال حاضر تولیدکننده کالای معیوب دارای مسئولیت محض<sup>۱</sup> است. منشأ این نوع مسئولیت به سال ۱۹۴۴ و دعوی Escola v. Coca Cola Bottling Co برمی‌گردد. در این دعوا تصمیم اکثریت دادگاه عالی کالیفرنیا، مبتنی بر نظریه تقصیر بود؛ اما قاضی راجر ترینور<sup>۲</sup>، بر اساس چهار دلیل ۱- جبران خسارت کارآمد، ۲- بازدارندگی کارآمد، ۳- تقصیر موجود و ۴- انتظارات مصرف‌کننده استدلال نمود که مسئولیت تولیدکننده کالای معیوب باید محض باشد. ترینور معتقد بود هدف اصلی مسئولیت مدنی ایجاد تعادل اقتصادی است و در فرضی که تولیدکننده و مصرف‌کننده هر دو بی‌گناهند، تحمیل خسارت به تولیدکننده هم آسان‌تر بوده و هم وی می‌تواند با بهای مناسب خطر را بیمه کند و هزینه آن را میان مشتریان کالا و جمع بیشتری از مصرف‌کنندگان و در زمان گسترده‌تر تقسیم کند. همچنین تولیدکننده می‌تواند از وقوع خطر جلوگیری کند. در هر صورت نظر ترینور در اقلیت قرار داشت و از این جهت در نظام حقوقی آمریکا وارد نشد؛ اما در سال ۱۹۶۳، موضع قاضی ترینور در دعوی Greenman v. Yuba power product Inc. توسط اکثریت قضات دیوان عالی کالیفرنیا تأیید گردید. دو سال بعد نظر ترینور مورد توجه انستیتوی حقوق آمریکا در بیانیه دوم؛ قرار گرفت و قسمت 402A بیانیه دوم اصول حقوقی بر همین مبنا تنظیم شد. سپس

1. Strict liability

۲ - دعوی مزبور از این جهت شکل گرفت که شیشه نوشابه در دست مهماندار رستورانی می‌شکند و به او آسیب وارد می‌کند و زیان دیده برای مطالبه خسارت خود علیه شرکت کوکاکولا طرح دعوا می‌کند.

3. Roger Tray nor

4. Second restatement

- در نظام حقوقی آمریکا، «بیانیه‌های مجدد حقوق»، کامن‌لا را در قالبی متمایز سازمان‌دهی می‌کند که شامل متن مقررات قانونی، تفسیرهای رسمی، تصاویر و یادداشت‌های مرتبط است. این بیانیه‌ها توسط American Law Institute External (ALI) که یک مؤسسه حقوقی متشکل از قضات و وکلای برجسته است، تدوین می‌گردند. این بیانیه‌ها اغلب بر تصمیمات دادگاه‌ها تأثیر می‌گذارد، اما برای دادگاه‌ها الزام‌آور نیستند.

<https://guides.loc.gov/law-secondary-resources/restatements>



توسط بیشتر ایالت‌های ایالات متحده مورد تبعیت قرار گرفت و تأثیر زیادی بر تصویب قوانین مربوط به مسئولیت مدنی کالاهای تولیدشده گذاشت (wright, 2007: 1069-1067).

در نظام حقوقی آمریکا هرچند در خصوص مسئولیت ناشی از عیب کالا تمایل به سمت مسئولیت محض قرار گرفته است، اما دادگاه‌های این کشور امکان طرح دعوای جبران خسارت بر اساس مسئولیت محض علیه تولیدکنندگان قطعه را خطری اساسی تلقی و بر این باور هستند که اگر زیان‌دیده امکان طرح دعوا بر این مبنا را داشته باشد، ممکن است وی از رویکرد تفنگ ساچمه‌ای<sup>۱</sup> استفاده و در هر صورت تولیدکنندگان قطعه را نیز طرف دعوا قرار دهد. در حالی که این موضوع می‌تواند سبب نابرابری توزیع مسئولیت و ایجاد نتایج نامطلوب دیگری شود که از جمله آن‌ها می‌توان به کاهش سطح نوآوری در ساختن قطعات جدید و به روزرسانی آن‌ها در بین تولیدکنندگان قطعه و همچنین تحمیل بار مالی سنگین اشاره کرد. همین موضوع سبب شکل‌گیری یک اصل کلی در نظام حقوقی آمریکا شده است که در قالب دکترین اجزای تشکیل‌دهنده<sup>۲</sup> یا دکترین مواد خام<sup>۳</sup> مطرح می‌شود، هرچند این اصل نیز استثناهایی دارد. در ادامه اصل کلی و استثناهای آن بررسی می‌شود.

## ۲-۲. اصل کلی در حوزه مسئولیت تولیدکننده قطعه

دادگاه‌های آمریکا به جهت برخی نتایج نامطلوب، امکان طرح دعوای جبران خسارت بر اساس مسئولیت محض علیه تولیدکنندگان قطعه را محدود کردند. در برخی از حوزه‌های قضایی این کشور برای جلوگیری از این نتایج و بر مبنای

1- shotgun approach

- مقصود از رویکرد تفنگ ساچمه‌ای آن است که شخص به جای دقت و برنامه‌ریزی، بدون انتخاب و برنامه‌ریزی و صرفاً بر اساس تعداد اقدام می‌کند. لذا بر اساس این رویکرد خواهان سعی می‌کند تعداد افراد بیشتری را به عنوان خواننده قرار دهد تا از این طریق جامعه هدف خود را گسترش دهد.

2- The Component Parts Doctrine

3- raw materials Doctrine



سیاست‌های عمومی، دکترین اجزای تشکیل‌دهنده به عنوان اصل کلی مطرح شد. به موجب این دکترین: «تولیدکننده‌ای که ماده خام یا قطعه‌ای غیرمعیوب را تأمین می‌کند، اکیداً در قبال عیوب محصول نهایی که هیچ کنترلی بر آن نداشته است، مسئول نیست» ( See: Tellez-Cordova v. Campbell-Hausfeld/Scott Fetzer Co., ) Court of Appeal, Second District, Division 5, California, 2004; citing Summit Community Assn. v. Shell Oil Co., 51 Cal.App.4th 726, 772 (1996) (citing Lee v. Electric Motor Division, 169 Cal.App.3d 375, 385-87 (1985)); (Wiler v. Firestone Tire & Rubber Co., 95 Cal.App.3d 669, 674 (1979)

در چهارچوب دکترین مزبور، چنانچه سازنده قطعه نیز به عنوان خواننده دعوا قرار گیرد، اگر وی ابتدائاً اثبات نماید که قطعه تولیدی وی قبل از توزیع بدون نقص بوده و یا کنترل اساسی بر محصول نهایی نداشته است از مسئولیت معاف خواهد شد. برای نمونه در دعوی Lee v. Electric Motor Division که زیان‌دیده از دستگاه چرخ گوشت علاوه بر طرح دعوا علیه سازنده دستگاه (شرکت تولیدی Butcher Boy Lasar (Lasar)) علیه سازنده موتور برقی این دستگاه (Motor Divisio Electric) نیز طرح دعوا کرد. دادگاه مقرر نمود تأمین‌کننده موتورهای الکتریکی «معمولی و غیرسفارشی»<sup>۱</sup> مسئولیتی در قبال صدمات ناشی از دستگاه چرخ گوشت فاقد ترمز اضطراری ندارد، زیرا تأمین‌کننده هیچ نقشی در طراحی و ساخت دستگاه نداشته است. (Court of Appeals of California, Second Appellate District, Division Seven, 1985; and see: Wiler v. Firestone Tire & Rubber Co. (1979) 95 Cal.App.3d 621, 627-629; Walker v. Stauffer Chemical Corp. (1971) 19 Cal.App.3d 669, 672)

نمونه دیگر دعوی Walker v. Stauffer Chemical Corp است. در این دعوا شخصی از ماده بازکننده فاضلاب موسوم به clear-all استفاده کرد و آسیب دید. این محصول توسط شرکت جو فازینو تولید شده بود. زیان‌دیده علیه چند شخص از جمله شرکت Stauffer Chemical Corp به عنوان تولیدکننده اسید سولفوریک که یکی از

1- ordinary, off-the-shelf



مواد اولیه ساخت محصول clear-all بود، دعوای مطالبه خسارت مطرح کرد. جهت دعوا نیز آن بود که استاوفر کیفیت اسید سولفوریک را تضمین نموده و با سهل‌انگاری و بی‌دقتی در مورد خطرات شناخته‌شده مرتبط با استفاده از ماده Clear-All هشدار نداد. دادگاه پس از بررسی مقرر نمود تأمین‌کننده اسید سولفوریک به عنوان یک ماده اولیه برای تولید محصول clear-all مسئول صدمات ناشی از محصول clear-all نیست، زیرا اسید سولفوریک در طول فرآیند ساخت ماده بازکننده فاضلاب با تغییرات اساسی همراه بوده که تأمین‌کننده هیچ کنترلی بر آن نداشته است. (Walker v. Stauffer Chemical Corp. (1971) 19 Cal.App.3d 669, 672)

این پرونده‌ها و موارد مشابه دیگر منجر به شکل‌گیری طرح دکترین اجزای تشکیل‌دهنده در اوایل سال ۱۹۸۰ در دعوای Orion v. United Technologies Corp بر اساس مبانی پیش‌گفته ( کاهش نوآوری، تحمیل هزینه‌های گزاف به تولیدکننده و عدم رعایت منافع عمومی جامعه) شد. (Orion v. United Technologies Corp 502 F. Supp. 173, United states District court, 1980). با گذشت چند سال از دعوای Orion این دکترین و مبانی آن به حدی توسعه یافت که در رویه قضایی ایالات متحده آمریکا و همچنین بیانیه سوم<sup>۱</sup> در سال ۱۹۸۸ منعکس شد و بیشتر حوزه‌های قضایی دکترین مزبور را در دستور کار قرار دادند؛ به گونه‌ای که دادگاه‌های عالی ایالتی متعددی به این دکترین استناد کردند. (See: Bostrom Seating v. Crane Carrier Co., Court of Appeals of Texas, 2004; Davis v. Komatsu American Ind., United states District Court of Tennessee, 2001).

### ۲-۳. مبانی و حدود مسئولیت تولیدکننده قطعه و تأمین‌کننده مواد اولیه

اگر در دعوای مطالبه خسارت ناشی از عیب تولید، سازنده قطعه بر اساس مسئولیت محض طرف دعوا قرار گیرد، وی می‌تواند با اثبات اینکه قطعه تولیدی او قبل

<sup>۱</sup> -The Restatement Third of Tort .

- بیانیه سوم در نظام حقوقی آمریکا، نسخه دیگری «بیانیه‌های مجدد حقوق» است که توضیح آن قبلاً ذیل بیانیه دوم بیان شده است.



از توزیع بدون عیب بوده است، در قبال نقص یا خطرات غیرمتعارف محصول نهایی از مسئولیت معاف شود؛ اما این معافیت مطلق نیست و در موارد استثنایی سازنده قطعه نیز در برابر زیان‌دیده مسئول جبران خسارت خواهد بود. در ادامه مبانی تحمیل مسئولیت بر تولیدکننده قطعه و تأمین‌کننده مواد اولیه تبیین و سپس حدود تحمیل مسئولیت قطعه سازان تشریح می‌شود.

### ۱-۳-۲. مبانی تحمیل مسئولیت بر تولیدکنندگان قطعه

یکی از اهداف نظام مسئولیت مدنی در درجه نخست دست یافتن به «کارآمدی» از طریق بازدارندگی مؤثر است. (Fischer, 2002, p:1139- 1140) از منظر کارآمدی، مسئولیت باید بر عهده «اجتناب‌کننده با کمترین هزینه» قرار گیرد؛ به عبارت دیگر، نهادی که به بهترین وجه می‌تواند ابزار ایمنی یا هشدارهای لازم را تأمین کند، اگر قصوری در انجام وظایف خود داشته باشد باید مسئولیت جبران خسارت را تحمل کند. این مفهوم در تحمیل مسئولیت به تأمین‌کنندگان قطعات و مواد اولیه اهمیت به‌سزایی دارد. ریچارد کانینگهام این مفهوم را برای توجیه تحمیل مسئولیت به قطعه سازان و مونتاژکنندگان محصولات نهایی به کار برد. او معتقد بود اگر دادگاه‌ها مسئولیت را بر عهده شخصی بار کنند که قادر است با کمترین هزینه نسبت به کشف و اصلاح نقص محصول نهایی اقدام کند، کارآمدی بهینه می‌شود. به عنوان نمونه وقتی یکی از طرفین هم محصول نهایی را طراحی کرده و هم تمام اجزای محصول نهایی را تأمین می‌کند، روشن است که طراح، به جای مونتاژکننده، به بهترین وجه قادر به کشف و محافظت در برابر خطرات احتمالی محصول نهایی است. از طرف دیگر، بدیهی است سازنده پیچ سالم مورد استفاده در یک خودرو، بسیار کمتر از طراح و مونتاژکننده خودرو قادر به کشف و محافظت در برابر خطرات طراحی خودرو است. کارآمدی باعث می‌شود که تولیدکننده قطعه در مورد اول دارای

1. Efficiency
2. cheapest cost avoider





مسئولیت و در مورد دوم از مسئولیت معاف باشد. (Fischer, 2002, p. 1140)  
بر اساس این مبانی در ادامه حدود تحمیل مسئولیت به تولیدکنندگان قطعه و  
تأمین‌کنندگان مواد اولیه بررسی می‌شود.

## ۲-۳-۲. حدود مسئولیت تولیدکننده قطعه و تأمین‌کننده مواد اولیه

### ۲-۳-۲-۱. مشارکت قابل توجه<sup>۱</sup> در طراحی کالای نهایی

از جمله مواردی که سازنده قطعه در برابر زیان‌دیده مسئولیت دارد، مشارکت  
قابل توجه وی در طراحی کالای نهایی معیوب است. بدین توضیح که اگر قطعه‌ساز  
در طراحی محصول نهایی که معیوب یا به صورت غیرمتعارف خطرناک است،  
مشارکت داشته باشد، در قبال خسارت ناشی از محصول نهایی نیز مسئولیت دارد،  
حتی اگر خود قطعه معیوب یا به طور غیرمتعارف خطرناک نباشد. برای نمونه در  
دعوی Toshiba Int'l Corp. v. Henry پس از آنکه مشخص شد قطعه تولیدی  
توسط شرکت توشیبا معیوب نبوده است، دادگاه بر مشارکت خوانده در طراحی  
محصول نهایی و گذاردن قطعه در آن تمرکز کرد (Court of Appeals of  
Texas, 2004).

در این پرونده، شرکت توشیبا یک اینورتر تولید و به شرکت آلکوا فروخت. شرکت  
آلکوا با استفاده از این اینورتر، پنل کنترل باسیمی را طراحی و مونتاژ کرد که قدرت  
قطعه تیغ برش را تنظیم می‌کرد. این تیغ برش دو حالت دور تند و کند داشت. زیان‌دیده  
در حین کار، تیغ برش را در حالت کند قرار داد، اما در عوض با سرعت زیاد شروع  
به چرخش کرد و منجر به مصدومیت وی شد. زیان‌دیده در دعوی خود علیه توشیبا  
به مشارکت قابل توجه توشیبا در طراحی دستگاه ساخته شده توسط آلکوا به گونه‌ای  
که قطعه اینورتر را در آن دستگاه قرار دهد استناد کرد. دلیل اثباتی نیز کتابچه  
راهنمای کاربری بود که توسط توشیبا تهیه و در بخشی از آن نحوه نصب اینورتر  
در سیستم ترسیم شده بود.

1. substantial participation



دادگاه استدلال زیان‌دیده را رد کرد و مقرر نمود «راهنمای نصب عمومی برای محصولی که می‌تواند در بسیاری از سیستم‌ها و دستگاه‌ها استفاده شود، مشارکت کافی توسط سازنده قطعه محسوب نمی‌شود تا مسئولیت نقص در سیستم نهایی به وی تحمیل شود» (Ibid). همچنین در پرونده *Bostrom Seating, Inc. v. Crane Carrier Co.* دادگاه به دلیل عدم مشارکت قابل توجه شرکت بستروم در طراحی محصول نهایی وی را از مسئولیت جبران خسارت در برابر زیان‌دیده مبرا دانست. در این دعوا کارشناس اظهار کرد صندلی تولیدی شرکت بستروم در کامیون حمل زباله تولیدشده توسط کرین کریر نباید استفاده می‌شد، اما صندلی به خودی خود معیوب نیست. دادگاه در رأی نهایی خود مقرر نمود از آنجایی که طراحی کامل کامیون توسط شرکت کرین کریر صورت گرفته و بستروم هیچ نقشی در طراحی نداشته و همچنین استفاده از این صندلی کاملاً به اختیار کرین کریر وابسته بوده است، بنابراین نمی‌توان بستروم را در قبال نقص کامیون مسئول دانست (Supreme Court of Texas, No.02-1047, 2004).

سؤالی که باید به آن پاسخ داد آن است که آیا ضابطه‌ای برای تشخیص مشارکت قابل توجه در طراحی محصول نهایی وجود دارد؟ در بیانیه سوم برای این مهم چند ضابطه بیان شده است. بر اساس مقرر مزبور در صورتی سازنده قطعه در طراحی محصول نهایی مشارکت قابل توجه دارد که یا (۱) سازنده یا مونتاژکننده محصول نهایی از سازنده قطعه دعوت نموده باشد تا قطعه‌ای را طراحی کند که به طور خاص به عنوان بخشی از محصول نهایی عمل کند، یا (۲) سازنده قطعه به فروشنده کمک کرده باشد تا طرح محصول نهایی را اصلاح کند به گونه‌ای که از قطعه او استفاده شود یا (۳) سازنده قطعه در خصوص اینکه قطعه تولیدی توسط وی بهترین کارکرد را در تأمین نیاز محصول نهایی فروشنده دارد، نقش اساسی ایفا کرده باشد. (Toshiba, 152 S.W.3d at 779; Davis, 42 S.W.3d at 41)

دادگاه‌ها نیز در مورد مفهوم «مشارکت قابل توجه» توسط سازنده قطعه به بیانیه



سوم توجه داشته‌اند (Ibid). در این خصوص می‌توان به پرونده Davis v. Toshiba International Corp. و همچنین پرونده v. Henry اشاره کرد. برای نمونه در پرونده Davis v. Komatsu American Ind., 42 S.W.3d 34 (Tenn.2001) «وقتی فروشنده قطعه، به طور عمده در طراحی محصول نهایی شرکت می‌کند، معقول است که وی مسئول آسیب‌های ناشی از محصول معیوب نهایی نیز باشد.» (Supreme Court of Tennessee, at Nashville. April 18, 2001). اگر تولیدکننده قطعه بتواند اثبات نماید که «قطعه را مطابق با مشخصات مورد درخواست خریدار تولید کرده و هیچ خطر ذاتی نیز نداشته است» از مسئولیت معاف می‌شود. دعوی Bryan J. Leahy v. Mid-West Conveyor Company, Inc., and Ray Tool Manufacturing Company, Owens-Corning Fiberglass Corporation, نمونه‌ای از این مورد است.

#### ۲-۲-۳-۲. نقص در طراحی قطعه و ابزارهای ایمنی

یکی دیگر از استثنای قاعده عدم مسئولیت تولیدکننده قطعه، نقص طراحی قطعه است. گاهی طراحی قطعه دچار نقصی است که وقتی قطعه بر اساس آن طرح تولید می‌شود دچار نقص ذاتی بوده و سبب ورود خسارت می‌شود. دادگاه‌ها معتقدند دلیلی برای عدم گسترش مسئولیت محض نسبت به نقص‌های طراحی در یک قطعه نداریم؛ به عبارت دیگر محصول معیوب ممکن است به همان اندازه برای کاربر یا مصرف‌کننده نهایی خطرناک باشد، چه عیب آن ناشی از نقص در ساخت یا نقص در طراحی باشد. لذا اگر محصولی به دلیل نقص در طراحی به طور غیرمنطقی خطرناک باشد، می‌تواند سبب ایجاد مسئولیت برای تولیدکننده باشد. نمونه پرونده‌ای که در آن دادگاه به دلیل نقص در طراحی خوانده را محکوم به جبران خسارت کرد پرونده Bradford v. Bendix-Westinghouse Auto Air Brake Co. است که به موجب آن دادگاه عالی کلرادو شرکت بندیکس به عنوان خوانده دعوا را به دلیل نقص طراحی



پژوهش‌های حقوق تطبیقی / بهار ۱۴۰۳ / دوره ۲۸ / شماره ۱ / پیاپی ۱۲۳ / صص ۸۷-۱۱۵

سیستم ترمز که بر روی کامیون‌ها نصب می‌شد محکوم به جبران خسارت نمود (Colorado Court of Appeals, Div, 1973).

یکی از بارزترین مصادیق نقص طراحی، نقص در تأمین سازوکار ایمنی قطعه است. برای نمونه در پرونده Union Supply Co. v. Pust خوانده یک نوار نقاله برای یک شرکت تصفیه شکر تولید کرد. خریدار بعد از خرید نوار نقاله چندین بخش از جمله موتور و... را تهیه، به این نوار نقاله اضافه و نصب کرد. یکی از کارگران خریدار هنگام کار با این نوار نقاله آسیب می‌بیند. وی دعوای مطالبه خسارت خود را علیه شرکت کارفرما و تولیدکننده نوار نقاله مطرح و عنوان داشت که نقاله به دلیل نداشتن محافظ ایمنی و عدم ارائه یک دستگاه تمیزکننده خودکار از نظر طراحی ناقص بوده است. دادگاه در زمان رسیدگی به پرونده بین عیوب ساخت و عیوب طراحی تمایز قائل شد و در این پرونده روی نقص در طراحی متمرکز شد. هرچند تولیدکننده نوار نقاله تلاش کرد اثبات کند که خریدار باید محافظ ایمنی را تهیه و نصب می‌کرده است؛ اما دادگاه این موارد را نپذیرفت و استدلال کرد که چون محصول به دلیل عدم استفاده از محافظ ایمنی معیوب است، بر همین اساس تولیدکننده نوار نقاله باید مسئول جبران خسارت باشد. (Supreme Court of Colorado, En Banc., 1978).

در خصوص نقص طراحی نیز دادگاه‌ها به شرایط موجود در قسمت 402A از بیانیه سوم در حوزه مسئولیت مدنی توجه می‌کنند. این شرایط عبارتند از ۱- قطعه باید در یک وضعیت معیوب باشد به گونه‌ای که به طور غیرمنطقی برای مصرف‌کننده خطرناک باشد؛ ۲- قطعه بدون تغییر اساسی از سوی مونتاژکننده، به دست مصرف‌کننده برسد؛ ۳- نقص در طراحی باید علت ورود زیان به زیان‌دیده باشد؛ ۴- خواهان این محصول را فروخته و به فروش چنین محصولاتی مشغول است. از جمله نقص‌های طراحی که بر اساس قسمت 402A پیش‌بینی شده است، عدم ارائه ابزار ایمنی توسط تولیدکننده است.



ممکن است این سؤال ایجاد شود که در فرایند مونتاژ یک محصول ممکن است چند شخص اعم از حقیقی یا حقوقی دخیل باشند و ممکن است اشخاص متعددی بتوانند نسبت به تعبیه یک سازوکار ایمنی در قسمت‌های مختلف زنجیره تولید اقدام کنند، در این صورت چه کسی باید مسئول نقص ایمنی و جبران خسارت ناشی از آن باشد؟ برای این منظور برخی دادگاه‌ها با اعمال ضوابطی نسبت به تعیین شخص مسئول اقدام کرده‌اند. این سه عامل عبارتند از:

الف- عرف تجارت - بدین معنا که بر اساس عرف تجارت سازوکار ایمنی در چه مرحله‌ای ایجاد می‌شود؛

ب- تخصص نسبی - بدین معنا که کدام طرف به بهترین وجه با مشکلات طراحی و تکنیک‌های ایمنی مورد نظر آشناست؛

ج- عملی بودن - بدین معنا که ایجاد سازوکار ایمنی در کدام مرحله امکان‌پذیر است.

برای نمونه در دعوی Verge v. FordMotor Co دادگاه از این سه ضابطه برای تعیین شخص مسئول استفاده کرد. در این دعوا خواهان که زباله جمع‌کن بود با واژگونی خودرو حمل زباله که کابین و شاسی آن توسط شرکت فورد تولید شده بود، مجروح شد. خواهان مدعی شد که فورد، سازنده شاسی، مسئول جراحات وی بوده است، زیرا کامیون‌ها فاقد زنگ هشدار هستند که هنگام قرار گرفتن آن‌ها در دنده عقب به صدا دربیاید. بر اساس سه ضابطه مذکور دادگاه مقرر نمود که تبدیل‌کننده شاسی به کامیون زباله تخصص بیشتری در طراحی و سیله نقلیه زباله دارد و بنابراین آن طرف مسئول نصب دستگاه ایمنی است و از این جهت شرکت فورد که صرفاً تولیدکننده کابین و شاسی بود، از مسئولیت معاف شد (United States Court of Appeals, Third Circuit, 1978).

۳-۲-۳. عیوب ناشی از نقص هشدار

حتی اگر سازنده، محصول را به درستی تولید کرده و هیچ نقصی در طراحی



وجود نداشته باشد، ممکن است همچنان در قبال عدم ارائه هشدار نسبت به خطرات محصول مسئول باشد؛ به عبارت دیگر اگر محصول به دلیل عدم هشدار نسبت به خطرات ذاتی آن به طور غیرمنطقی خطرناک باشد، تولیدکننده مسئول جبران خسارات وارد شده خواهد بود. تولیدکننده قطعات نیز از این حکم مستثنا نبوده و ایشان نیز ممکن است مسئول عیب هشدار در رابطه با محصول نهایی قرار گیرند. تمسک به نقص هشدار به عنوان جهت دعوا شبیهه نقص در طراحی است، یعنی خواهان اغلب نقص هشدار را به عنوان راهکار جایگزین برای جبران خسارت خود در دعوی مسئولیت ناشی از عیب محصولات مطرح می‌کند. برای نمونه در دعوی Union Supply Co. v. Pust یکی از جهات طرح دعوی خواهان علیه شرکت تولیدکننده نوار نقاله عدم ارائه هشدار در مورد خطر در قسمت «نقطه گیره» این وسیله بود و دادگاه نیز مقرر نمود این نقص در هشدار نسبت به خطر، بر اساس قسمت 402A بیانیه سوم نقص محسوب شود (Colorado Supreme Court, 1978).

نمونه دیگر پرونده Jiminez v. Dreis & Krump Manufacturing Co است که خواننده دعوا دستگاه فعال‌کننده‌ای برای یک پرس صنعتی تولید کرد. شانزده سال پس از اینکه خواننده قطعه را به یک طرف ناشناس فروخته بود، شخصی سه انگشت خود را هنگام کار با دستگاه پرس از دست داد و بر همین اساس دعوایی علیه تولیدکننده دستگاه فعال‌کننده مطرح کرد. یکی از جهات دعوی خواهان علیه شرکت تولیدکننده دستگاه فعال‌کننده پرس، عدم هشدار نسبت به خطرات کار با این پرس بود، هرچند دادگاه به صورت تفصیلی به این موضوع وارد نشد (United States District Court, S.D. New York, 1982).

برخی دادگاه‌ها در خصوص نقص هشدار نسبت به خطر به این نکته توجه می‌کنند که در زنجیره تولید برای چه کسی بیشتر مقدور بوده تا نسبت به ارائه هشدار اقدام کند. برای نمونه، دادگاه ایالتی پنسیلوانیا در Verge v. Ford Motor Co. 130 خصوص نقص هشدار به این نکته توجه کرد و مقرر نمود که برای شرکت فورد



نصب زنگ هشدار امکان‌پذیر نبوده و از این جهت فوردها را از مسئولیت معاف کرد؛ استدلال دادگاه این بود که کامیون یک محصول چندمنظوره است و برای همه استفاده‌ها به زنگ هشدار پشتیبان نیازی ندارد. علاوه بر این، فوردها صرفاً کابین و شاسی را تولید و در اختیار شرکت لیچ قرار داده است و این شرکت در تولید کامیون‌های زباله تخصص بیشتری نسبت به فوردها دارد. (Fischer, 2002, p.1144-1145) به عبارت دیگر دادگاه در خصوص نقص هشدار نیز به معیارهای سه‌گانه‌ای که در قسمت قبل مطرح شد توجه کرد.

### ۳. حقوق ایران

#### ۳-۱. مبنای مسئولیت ناشی از عیب کالا

در حقوق ایران بر اساس دلایلی مانند حمایت از مصرف‌کننده در مقابل تولیدکننده و عرضه‌کننده، عدم کفایت مقررات سنتی برای حمایت از مصرف‌کننده و وظیفه حمایت از طرف ضعیف در برابر طرف قوی سبب شده تا قوانین مخصوصی در این حوزه به تصویب برسد. مهم‌ترین این قوانین عبارتند از قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸/۸/۲۳ و قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶/۶/۲۳؛ بنابراین، برای بررسی مسئولیت ناشی از عیب کالا در نظام حقوقی ایران باید این دو قانون مورد توجه قرار گیرد. در خصوص مبنای مسئولیت در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده اختلاف نظر وجود دارد. پذیرش مسئولیت تولیدکننده بدون نیاز به اثبات تقصیر و صرف اثبات رابطه سببیت (عبدی پور، پرتو، ۱۳۹۰: ۳۸ و ۴۸)، اعتقاد به لزوم اثبات تقصیر برای مطالبه خسارت از تولیدکننده کالای معیوب بر مبنای ظاهر قانون و استفاده از واژه متخلف و تحمیل مسئولیت کیفری بر وی (صفایی، رحیمی، ۱۳۹۲: ۳۱۳؛ بادینی، ۱۳۹۱: ص ۵۱۴) و عدم تعیین مبنای مسئولیت تولیدکنندگان در این قانون و ارجاع به سایر قوانین، قرارداد و عرف که مسئولیت مبتنی بر تقصیر است، از آنجایی که تجاوز از قانون، اراده و عرف تقصیر محسوب می‌شود (صفایی، شعبانی کندسری، ۱۳۹۴: ۵۳) نظراتی است که



پیرامون مبنای مسئولیت در این قانون بیان شده است.

به نظر می‌رسد قانون‌گذار با تصویب قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده درصدد بوده تا نظام خاص مسئولیت برای عیب ناشی از تولید را ایجاد کند و حمایت از حقوق مصرف‌کننده هدف غایی قانون‌گذار محسوب می‌شود. دستیابی به این مهم ممکن نبوده مگر با فاصله گرفتن از مسئولیت مبتنی بر تقصیر؛ زیرا بر اساس ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی، در نظام حقوقی کشور ما اصل بر مسئولیت مبتنی بر تقصیر است و از طرفی اثبات تقصیر در کالاهای پیچیده صنعتی کاری دشوار است؛ بنابراین ایجاد یک نظام خاص و عدم لزوم اثبات تقصیر برای جبران ضرر و در راستای حمایت از مصرف‌کننده، دو ضرورتی است که باید برای تفسیر مقررات این قانون مورد نظر قرار گیرد. عدم مطابقت کالا با ضوابط و شرایط مقرر در قوانین یا مفاد قرارداد مربوطه یا عرف در معاملات موضوع ماده ۲ این قانون خود سبب انتساب عرفی خسارت ناشی از عیب کالا به تولیدکننده خواهد بود. همچنین ماده ۱۶ قانون مزبور که در آن تصریح شده است؛ خسارت بر عهده شخصی است که موجب ورود خسارت و اضرار به مصرف‌کننده شده است. موجب خسارت دلالت بر کفایت رابطه سببیت دارد و نه لزوماً تقصیر تولیدکننده. از جهت اضرار به مصرف‌کننده نیز به نظر می‌رسد فرض علم تولیدکننده را در برمی‌گیرد که وی متخلف محسوب و دارای مسئولیت کیفری خواهد بود. از طرفی قانون‌گذار در هیچ یک از مواد و تبصره‌های این قانون از لزوم اثبات تقصیر حرفی نرذده است. لذا هرچند قانون‌گذار نتوانسته به درستی از عبارات در راستای مقصود خود استفاده کند، اما باید قائل بر این بود که برای مسئولیت ناشی از عیب تولید اثبات تقصیر تولیدکننده لازم نیست، بلکه صرف اثبات رابطه سببیت بین عیب محصول و زیان وارده، مسئولیت را بر عهده تولیدکننده کالای معیوب بار کند، هرچند وی مقصر نباشد و این همان مسئولیت محض است؛ هرچند برخی سعی کرده‌اند با پذیرفتن نتیجه آن از به کاربردن عنوان آن خودداری کنند (عبدی پور، پرتو، ۱۳۹۰: ۳۸ و ۴۸). البته زمانی که کالایی از سوی تولیدکننده به





صورت معیوب تولید می شود و این کالا معیوب باشد، معیوب بودن تقصیر محسوب می شود، هرچند از آن آگاهی نداشته باشد، زیرا از تولیدکننده ای که در زمینه حرفه ای فعالیت می کند، عدم آگاهی از عیب کالا پذیرفته نیست و این خود نوعی تقصیر به مفهوم اجتماعی است؛ مگر اینکه با توجه به وضعیت دانش در زمان عرضه محصول، چنین عیبی برای تولیدکننده ناشناخته باشد.<sup>۱</sup>

لازم به ذکر است تولیدکننده کالای معیوب نسبت به خسارت وارده به زیان دیده، سبب محسوب می شود. در فقه اسلامی برخی معتقدند اتلاف بر دو قسم است: به مباشرت و به تسبیب. تمام انواع اتلاف، تسبیب هستند. نهایتاً خود سبب گاهی نزدیک و گاهی دور است که به اولی مباشرت و به دومی تسبیب گفته می شود. همه این موارد موجب مسئولیت است و ضابطه نیز استناد عرفی اتلاف به تلف کننده است (کاشف الغطاء، ۱۳۵۹؛ ج ۲، ۱۴۱). برخی نیز معتقدند تسبیب مسئله عقلی نیست و معنای لغوی و فلسفی ندارد، بلکه تنها مسئله عرفی است و مقصود از آن انتساب عرفی خسارت به او (سبب) است (هاشمی شاهرودی، ۱۴۲۳؛ ج ۳، ۲۵۲). برخی دیگر از فقهای امامیه نیز صدق عرفی اتلاف را برای حکم به ضمان کافی شمرده اند (موسوی بجنوردی، ۱۴۲۹؛ ج ۴، ۱۸۲؛ فاضل لنکرانی، ۱۴۱۸؛ ۲۲۸؛ روحانی، ۱۴۱۲؛ ج ۱۹، ۱۱۴)؛ بنابراین در نظر این دسته از فقها در باب تسبیب تقصیر رکن ایجاد مسئولیت محسوب نمی شود، بلکه استناد عرفی اتلاف به سبب کفایت می کند. در نظر حقوقدانان نیز در فقه اسلامی، تقصیر مبنای مسئولیت محسوب نمی شود و کاربرد عباراتی نظیر تعدی، تقریط و تقصیر توسط فقها برای احراز رابطه سببیت است (صفایی و

۱- وضعیت دانش در زمان عرضه محصول از چند جهت می تواند رافع مسئولیت در برابر زیان دیده باشد؛ از جهت عدم تحقق ضرر، زیرا شرط قابلیت پیش بینی که از جمله شرایط ضرر قابل مطالبه است محقق نشده است. از جهت عدم ایجاد رابطه سببیت بین فعل زیان بار و خسارت وارده؛ زیرا عرفاً قابلیت انتساب بین اقداماتی که دانش امروزی آن را تأیید می کند و زیان هایی که دانش آینده را کشف می کند برقرار نیست. در نهایت این موضوع می تواند قوه قاهره به معنای عام یعنی حادثه ای خارجی، غیرقابل پیش بینی و غیرقابل اجتناب محسوب شود. برای مطالعه بیشتر در این خصوص رک. (کاظمی و همکاران، ۱۳۹۲: ۷۹-۵۷)



رحیمی، ۱۳۹۳؛ ۷۷؛ کاتوزیان، ۱۳۸۷؛ ج ۱۰، ۱۶۵؛ جعفری لنگرودی، ۱۳۸۷؛ ۱۶۲۵). از این جهت مبنای مسئولیت در فقه امامیه به مسئولیت محض نزدیک است و نه نظریه تقصیر. در ماده ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ به روشنی تعهد عرضه‌کننده در طول مدت ضمانت دایر بر تأمین ایمنی و سلامت خودرو، تعهد به نتیجه تلقی شده و او با اثبات بی‌تقصیری خود نمی‌تواند از زیر بار مسئولیت شانه خالی کند. با وجود این، در تبصره ۱ ماده ۲ این قانون مدت ضمانت بسیار ناچیز و کم در نظر گرفته شده است که در نتیجه آن مصرف‌کننده از کمترین و ناچیزترین حمایت‌ها برخوردار شده است. برخی به درستی معتقدند از آنجایی که قانون مورد بحث جنبه حمایتی دارد، در جهت حمایت از مصرف‌کننده باید مسئولیت عرضه‌کننده خودرو را در دو فرض در نظر گرفت: مسئولیت عرضه‌کننده در مدت ضمانت که مبتنی بر تقصیر نیست و از نوع تعهد به نتیجه است و مسئولیت عرضه‌کننده در خارج از مدت ضمانت که تابع قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸ و قواعد عمومی است (بادینی، پناهی اصائلو، ۱۳۸۶: ۴۶-۴۵) که با توجه به مبنای پذیرفته‌شده در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده، در خارج از مدت ضمانت نیز مسئولیت تولیدکننده منوط به اثبات تقصیر وی نخواهد بود.

بنابراین به نظر می‌رسد مبنای مسئولیت تولیدکننده در چهارچوب قوانین حمایت از حقوق مصرف‌کننده مسئولیت محض و بدون تقصیر است و حال باید دید وضعیت مسئولیت تولیدکنندگان قطعه در نظام حقوقی ایران چگونه است؟ در قسمت بعد به این موضوع پرداخته می‌شود. متأسفانه نگارندگان برای بررسی موضوع در نظام حقوقی ایران با جستجو در درگاه ملی آرای قضایی به رأی خاص در این خصوص دست نیافتند و جستجوهای دیگر نیز بی‌فایده بوده است؛ بنابراین در نظام حقوقی ایران برخلاف آمریکا که موارد بر اساس تحلیل پرونده‌های مختلف بیان شد، مسئولیت ناشی از عیب قطعات در کالاهای مونتاژی بر اساس تحلیل مبانی و اصول حقوقی



مورد بررسی قرار گرفته و در نهایت وضعیت امکان استفاده از راهکارهای ارائه شده در نظام حقوقی آمریکا نیز ارزیابی می‌شود.

### ۲-۳. مبنای مسئولیت جبران خسارت ناشی از عیب قطعات

با توجه به مطالب گفته شده و اینکه بپذیریم مبنای مسئولیت ناشی از عیب تولید مسئولیت محض باشد، اولین سؤالی که باید پاسخ داده شود آن است که آیا قوانین مربوط به حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و مسائلی که پیرامون مبنای مسئولیت در این قوانین مطرح شد، آیا قطعه‌سازان را نیز در برمی‌گیرد یا خیر؟

در پاسخ به این سؤال باید دید قانون‌گذار عرضه‌کنندگان را در کدام معنا به کار برده است. در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده، عرضه‌کننده به «کلیه تولیدکنندگان، واردکنندگان، توزیع‌کنندگان، فروشندگان کالا و ارائه‌کنندگان خدمات اعم از فنی و حرفه‌ای و همچنین کلیه دستگاه‌ها، مؤسسات و شرکت‌هایی که شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر یا تصریح نام است و به طور مستقیم یا غیرمستقیم و به صورت کلی یا جزئی کالا یا خدمت به مصرف‌کننده ارائه می‌نمایند» اطلاق شده است. بر اساس این تعریف قطعه‌سازان نیز در زمره عرضه‌کنندگان قرار می‌گیرند؛ زیرا قطعه‌سازان نیز تولیدکنندگان کالا هستند که به صورت کلی یا جزئی کالا را به مصرف‌کننده ارائه می‌کنند. براین اساس صرف وجود رابطه سببیت بین زیان وارد شده و عیب قطعه بر اساس ماده ۱۶ و ۱۸ قانون مزبور سبب تحمیل مسئولیت به قطعه‌ساز خواهد شد؛ اما در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده خودرو، عرضه‌کننده به «هر شخص حقیقی یا حقوقی که به طور مستقیم یا از طریق واسطه فروش مبادرت به فروش خودروهای نو تولیدی یا وارداتی خود می‌کند» اطلاق شده است. بر اساس آن قطعه‌سازان خودرو در دایره این تعریف قرار نمی‌گیرند. در ماده ۳ قانون مزبور نیز به عیوب ناشی از طراحی و مونتاز اشاره کرده است و مقرر می‌دارد: «عرضه‌کننده در طول مدت ضمانت مکلف به رفع هر نوع نقص یا عیب (ناشی از



طراحی، مونتاژ، تولید، یا حمل) است که در خودرو وجود داشته ...». لذا به نظر می‌رسد قانون‌گذار در این قانون هیچ نگاهی به قطعه‌سازان خودرو نداشته است. بلکه به نظر می‌رسد قانون‌گذار به خود خودرو توجه کرده است و از این جهت صرفاً تولیدکننده‌ای که مستقیماً خودرو را به مصرف‌کننده عرضه یا واسطه‌هایی که نسبت به واردات خودرو اقدام می‌کنند، در نظر گرفته است؛ بنابراین مسئولیت قطعه‌سازان از شمول قانون مزبور خارج و تحت شمول قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان قرار می‌گیرد؛ بنابراین اگر قطعه‌ای معیوب باشد و این عیب سبب ورود خسارت شود، زیان‌دیده می‌تواند بر اساس مبنای طرح‌شده در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان علیه قطعه‌ساز نیز طرح دعوا کند.

در واقع زیان‌دیده می‌تواند علیه مونتاژکننده به عنوان شخصی که زیان عرفاً مستند به او است طرح دعوا نموده و خسارت خود را مطالبه کند یا اینکه سبب واقعی را شناسایی و علیه قطعه‌ساز نیز طرح دعوا کند. لذا در مقابل زیان‌دیده دو مسئول وجود دارد که وی می‌تواند علیه هریک از آن‌ها طرح دعوا کند. این موضوع بر اساس ماده ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده خودرو که در خصوص عیوب ناشی از طراحی نیز مونتاژکننده را مسئول می‌داند تأیید می‌شود. به نظر می‌رسد آنچه در ماده ۲ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان در خصوص مسئولیت نسبی و مشترک مقرر شده است، مربوط به جایی است که زیانی هم به مونتاژکننده و هم قطعه ساز منتسب باشد، در این صورت هریک از آن‌ها به نسبت سهم خود در ایجاد زیان، مسئول جبران خسارت خواهد بود. در حالی که فرض مطروحه متفاوت از این مورد است؛ بنابراین طرح دعوا علیه قطعه‌ساز محدود به مواردی است که رابطه سببیت بین زیان وارده و عیب قطعه وجود داشته باشد. با این رویکرد طرح دعوا علیه قطعه سازان محدود به اثبات رابطه سببیت بین زیان وارده و عیب قطعات می‌شود و در جایی که قطعه پس از عرضه از سوی مونتاژکننده تغییر یافته یا قطعه ساز کنترلی روی محصول نهایی نداشته باشد، این رابطه سببیت برقرار نیست و به نوعی با



همسو دکترین اجزای تشکیل دهنده در نظام حقوقی آمریکا است.

### ۳-۳. موارد تحمیل مسئولیت به قطعه ساز

سؤال اساسی آن است که اگر قطعه تولیدی توسط قطعه‌ساز از نظر کارایی معیوب نباشد، آیا بازهم امکان طرح دعوا علیه وی برای جبران زیان وارده وجود دارد یا خیر؟ در این خصوص با الگوگیری از نظام حقوقی آمریکا باید مواردی که عیب در طراحی و نقص در ابزار ایمنی یا هشدار در خصوص خطرات قطعه وجود داشته باشد نیز مورد بررسی قرار گیرد تا مشخص شود با توجه به مبنای مطرح شده آیا امکان طرح دعوا در این موارد نیز وجود دارد؟ در ادامه این دو فرض مورد بررسی قرار می‌گیرد:

#### ۳-۳-۱. فرض نخست: عیب ناشی از طراحی و عدم ارائه ابزار ایمنی

مهم‌ترین مرحله در تولید هر کالا، مرحله طراحی کالا است. می‌توان گفت اگر به هر دلیل طراحی کالا به گونه‌ای انجام شود که کارکرد مناسبی نداشته باشد، در اینجا با عیب طراحی مواجه هستیم؛ به عبارت دیگر، طراحی به گونه‌ای انجام شده است که کالا نقص فنی دارد. با این تعریف مشخص می‌شود اگر کالا به گونه‌ای ناقص طراحی شود، این کالا ذاتاً معیوب بوده و موجب مسئولیت تولیدکننده آن خواهد بود. در ماده ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده خودرو نیز مسئولیت ناشی از عیب طراحی شناسایی شده و مسئولیت جبران خسارت آن بر عهده مونتاژکننده قرار گرفته است. همان‌گونه که در نظام حقوقی آمریکا نیز بیان شد، یکی از مهم‌ترین مصداق‌های عیب ناشی از طراحی عدم ارائه یک ابزار ایمنی در قطعه تولیدی است. اگر عدم ارائه ابزار ایمنی سبب نقص فنی کالا شود، موجب مسئولیت خواهد بود. البته اگر الاصاق ابزار ایمنی عرفاً باید از سوی مونتاژکننده صورت می‌گرفته و اساساً امکان الاصاق ابزار ایمنی ممکن نبوده است، در این صورت قطعه‌ساز مسئولیتی نخواهد داشت، زیرا رابطه سببیت بین ورود ضرر و ترک فعل قطعه ساز قطع شده است. در فرضی که قطعه ساز بر اساس طرح ارائه شده از سوی دیگری قطعه‌ای را تولید و در اختیار وی



قرار می‌دهد، اگر تولید قطعه به درستی انجام شده باشد، منطقی است که وی در خصوص عیب طراحی مسئولیتی نداشته باشد.

### ۳-۳-۲. فرض دوم: عیب ناشی از هشدار

موضوع هشدار پیرامون خطر جایگاه دیرینه‌ای در فقه امامیه دارد و بر همین اساس قاعده‌ای با عنوان «قاعده تحذیر» مورد بحث قرار گرفته است (موسوی بجنوردی، ۱۳۹۴: ص ۱۲۵-۱۳۲). در تعریف هشدار گفته شده است: «هشدار عبارت است از ارائه اطلاعات لازم جهت مصرف یک محصول تولیدی و نیز آگاه کردن مصرف‌کننده از عوارض منفی غیرقابل کنترل آن» (باریکلو، حسامی شهرضایی، ۱۳۹۸: ص ۳۱). یکی از مهم‌ترین شرایط تحقق هشدار عبارت است از ضرورت اعلام خطر؛ به این بیان که ضرورت و الزام اعلام وجود خطر به نحو صریح و متعارف به مخاطبان، شرط اولیه استناد به قاعده هشدار است. (موسوی بجنوردی، پیشین: ص ۱۲۶). در همین راستا باید گفت اگر قطعه تولیدی توسط قطعه‌ساز دارای خطری باشد که مصرف‌کننده با آن مواجه است و وی نسبت به ارائه هشدار لازم در خصوص آن خطر کوتاهی کرده باشد و همین خطر فعلیت یافته و سبب بروز خسارت شود، در این فرض ترک فعل قطعه‌ساز علت ورود خسارت به مصرف‌کننده بوده و طرح دعوا علیه وی بر اساس این جهت موجه است. البته اگر خطر موجود در قطعه تولیدی برای مونتاژکننده مسلم باشد و او نیز در ارائه هشدار لازم به مصرف‌کننده کوتاهی نماید، در برابر مصرف‌کننده مسئولیت خواهد داشت. در این خصوص باید این معیار مورد توجه قرار گیرد که چه کسی می‌تواند به صورت مناسبتی نسبت به ارائه هشدار اقدام کند. همچنین باید توجه نمود که هشدار در هر کالایی با کالای دیگر متفاوت است. برای مثال، در مورد کالاهای وارداتی دفترچه راهنما حتماً توسط عرضه‌کننده باید به زبان رسمی کشور واردکننده ترجمه گردد و پس از آن عرضه شود. علاوه بر این، همانند الگوی نظام حقوقی آمریکا، در خصوص عدم ارائه هشدار در قطعات مورد استفاده در کالاهای مونتاژشده می‌توان به این نکته نیز اشاره کرد که تولیدکننده



قطعه تنها در صورتی مسئول عیب ناشی از عدم هشدار است که قطعه به گونه‌ای باشد که ذاتاً خطرناک است و استفاده از آن به رعایت اصول خاصی نیاز داشته باشد. در غیر این صورت قطعه‌ساز مسئولیتی نخواهد داشت.

#### ۴. نتیجه‌گیری

در حقوق آمریکا بر اساس دکترین «مسئولیت اجزای تشکیل‌دهنده» اگر قطعه تولیدی توسط سازنده قبل از توزیع معیوب نباشد، قطعه‌ساز مسئول نقص یا خطرات غیرمنطقی یا غیرمتعارف محصول نهایی نیست. هرچند سازنده باید ابتدا اثبات کند که قطعه ساخته‌شده توسط وی قبل از توزیع بدون نقص بوده است؛ اما اصل مزبور دارای استثناهایی است که مجموع آن‌ها را می‌توان در چهار دسته قرار داد که دادگاه‌های این کشور بر اساس آن مسئولیت را به تولیدکننده قطعه و تأمین‌کننده مواد اولیه بر اساس مسئولیت محض تحمیل می‌کنند. در این موارد، تأمین‌کننده قطعه هم از نظر اخلاقی مسئول ورود خسارت است و هم به عنوان نهادی محسوب می‌شود که کمترین هزینه‌های شناسایی یا کمترین هزینه‌های پیشگیری را داشته است. این چهار الگو عبارتند از اینکه ۱- تولیدکننده قطعه مشارکت قابل توجه در طراحی محصول نهایی داشته باشد؛ ۲- تولیدکننده قطعه‌ای را طراحی کند که صرفاً یک کاربرد داشته باشد، در این صورت اگر تولیدکننده محصولی مناسب را برای استفاده مطلوب تولید نکند یا طراحی ناقص باشد مسئول است؛ ۳- اگر قطعه تولیدی چندین کاربرد داشته باشد، اما برای اغلب یا همه کاربردها خطرناک است و ایمنی و هشدار لازم در خصوص آن ارائه نداده باشد؛ ۴- اگر تولیدکننده، قطعه را مطابق با مشخصات ارائه‌شده توسط طراح محصول نهایی تولید کند و از این که طرح ارائه‌شده بیش از اندازه خطرناک است، آگاه بوده اما اقدامات ایمنی را انجام نداده یا هشدار لازم را ارائه نداده باشد، در اینجا مسئولیت بر عهده تولیدکننده بار می‌شود؛ زیرا در این موارد تولیدکننده، اجتناب‌کننده با کمترین هزینه محسوب می‌شود.



در حقوق ایران، با توجه به تعریف عرضه‌کندنده در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده، مسئولیت قطعه‌ساز نیز تحت شمول این قانون قرار می‌گیرد و بنا بر مبنای مسئولیت محض، به صرف اثبات رابطه سببیت بین زیان وارده و عیب قطعه، قطعه‌ساز مسئولیت خواهد داشت. در این صورت زیان‌دیده بر اساس رابطه سببیت عرفی می‌تواند به مونتاژکننده مراجعه یا بر اساس رابطه سببیت واقعی علیه قطعه‌ساز طرح دعوا نماید. هرچند تولید کالای معیوب، حتی اگر بدون علم نیز باشد خود نوعی تقصیر به مفهوم اجتماعی محسوب می‌شود، مگر اینکه نقص دانش در زمان عرضه محصول مطرح شود. این موضوع هم‌سو با دکترین اجزای سازنده در نظام حقوقی آمریکا است. همچنین در خصوص نقص طراحی و عدم ارائه هشدار از مصادیق نقص فنی و عیب ذاتی محسوب که رابطه سببیت بین آن‌ها و ورود ضرر برقرار و تولیدکننده مسئول است. هرچند اگر در هر موردی مونتاژکننده رابطه علیت را قطع کند، قطعه‌ساز مسئولیتی نخواهد داشت.

## ۵. فهرست منابع

### ۵-۱. منابع فارسی

#### الف) کتب

۱. جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۸۷). *مبسوط در ترمینولوژی*، تهران، گنج دانش، چاپ سوم، جلد ۱.
۲. *طراحی برای ساخت، مونتاژ، دمونتاژ و فرآوری پایان حیات - قسمت ۱: مفاهیم کلی، فرآیند و الزامات* (۱۳۹۲). سازمان ملی استاندارد ایران.
۳. صفایی، سید حسین و حبیب‌الله رحیمی (۱۳۹۲). *مسئولیت مدنی*، انتشارات سمت، تهران، چاپ پنجم.
۴. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰). *مسئولیت ناشی از عیب تولید (مطالعه انتقادی و تطبیقی در تعادل حقوق تولیدکننده و مصرف‌کننده)*، دانشگاه تهران، چاپ سوم.





۵. موسوی بجنوردی، سید محمد (۱۳۹۴). قواعد فقهیه، تهران، انتشارات مجد.

### ب) مقالات

۶. باریکو، علیرضا و زینب حسامی شهرضایی (۱۳۹۸). «تحلیل کارکرد قاعده «هشدار» در مسئولیت ناشی از تولید»، مطالعات حقوقی، دوره یازدهم، شماره چهارم، صص ۶۷-۲۹.

۷. بادینی، حسن (۱۳۹۱). «نقدی بر مبنا و قلمرو مسئولیت مدنی عرضه کنندگان کالا و خدمات در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان ۱۳۸۸»، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۵۸.

۸. بادینی، حسن و پانته آ پناهی اصائلو (۱۳۹۱). «نقدی بر قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶»، پژوهش حقوق خصوصی، سال اول، شماره ۱.

۹. صفایی، سیدحسین و هادی شعبانی کند سری، (۱۳۹۴). «مبنای مسئولیت مدنی تولیدکنندگان کالا و ارائه دهندگان خدمات؛ مطالعه تطبیقی در حقوق ایران، اسلام، آمریکا و اتحادیه اروپا»، پژوهش تطبیقی حقوق اسلام و غرب، سال دوم، شماره ۴، صص ۶۶-۴۳.

۱۰. عبدی پور، ابراهیم و علیرضا پرتو (۱۳۹۰). «مسئولیت عرضه کنندگان کالا و خدمات در قانون حمایت از مصرف‌کنندگان حرکتی رو به جلو یا بازخوانی قواعد سنتی»، نامه مفید، شماره ۸۵، صص ۵۶-۳۷.

۱۱. کاظمی، محسن، غفور خویینی، محمد روشن و شجاع روزبهرانی (۱۳۹۲). «نقص علم در مسئولیت مدنی ناشی از عیب کالا»، فصلنامه حقوق پزشکی، سال هفتم، شماره ۲۵، صص ۹۸-۶۷.

### ج) سایتها

12. <https://abadis.ir/fatofa/%D9%85%D9%88%D9%86%D8%AA%D8%A7%DA%98/>



## ۲-۵. منابع انگلیسی

### A) Articles

13. Fischer, David A. (2002). "Product Liability: A Commentary on the liability of suppliers of component parts and raw materials", *South Carolina Law Review*, Vol. 53, Iss. 4, PP. 1137\_1157.
14. Ross, Kenneth (2008). "Manufacturers versus Component Part and Raw Material Suppliers: How to Prevent Liability", *newsletter of the Defense Research Institute's Product Liability Committee*.
15. Scott Gordon Night (1988). "Products Liability: Component Part Manufacturer's Liability for Design and Warning Defects", *Journal of Air Law and Commerce*, Vol, 54, Issue 1, PP. 215\_247.
16. Wright, Richard W. (2007). "The Principles of Product Liability, in Symposium, Products Liability: Litigation Trends on the 10th Anniversary of the Third Restatement", *Chicago-Kent College of Law*, PP. 1067\_1122.

### b) Judicial verdicts

17. Tellez-Cordova v. Campbell-Hausfeld/Scott Fetzer Co., 129 Cal.App.4th 577, 581 (2004), Court of Appeal, Second District, Division 5, California, (citing Summit Community Assn. v. Shell Oil Co., 51 Cal.App.4th 726, 772 (1996) (citing Lee v. Electric Motor Division, 169 Cal.App.3d 375, 385-87 (1985).
18. Wiler v. Firestone Tire & Rubber Co., 95 Cal.App.3d 669, 674 (1979), Court of Appeal, Third District, California.
19. Lee v. Electric Motor Division (1985) 169 Cal.App.3d 375, 381-387.
20. Wiler v. Firestone Tire & Rubber Co. (1979) 95 Cal.App.3d 621, 627-629.
21. Walker v. Stauffer Chemical Corp. (1971) 19 Cal.App.3d 669, 672.
22. Walker v. Stauffer Chemical Corp. (1971) 19 Cal.App.3d 669, 672.
23. Orion v. United Technologies Corp 502 F. Supp. 173 (E.D. Pa. 1980).
24. Bostrom Seating v. Crane Carrier Co., 40 S.W.3d 681 (Tex. 2004), Supreme Court of Texas.



25. Davis v. Komatsu American Ind., 42 S.W.3d 34 (Tenn. 2001), Tennessee Supreme Court.
26. TMJ Implants Products Liability Litigation, 872 F.Supp. 1019 (D.Minn.1995), aff'd, 97 F.3d 1050 (8th Cir.1996), **United States District Court, D. Minnesota, Third Division.**
27. Kealoha v. E.I. Du Pont de Nemours & Co., 844 F.Supp. 590 (D.Hawai'i 1994), aff'd, Kealoha v. E.I. Du Pont de Nemours & Co, et al., 82 F.3d 894 (9th Cir.1996), **United States District Court.**
28. Jacobs v. E.I. Du Pont de Nemours & Co., 67 F.3d 1219 (6th Cir.1995), U.S. Court of Appeals — Sixth Circuit .
29. Apperson v. E.I. Du Pont de Nemours & Co., 41 F.3d 1103 (7th Cir.1994) **United States Court of Appeals, Seventh Circuit.**
30. Crossfield v. Quality Control Equip. Co., Inc., 1 F.3d 701 (8th Cir.1993) U.S. Court of Appeals — Eighth Circuit.
31. Childress v. Gresen Mfg. Co., 888 F.2d 45 (6th Cir.1989), United States Court of Appeals, Sixth Circuit.
32. Davis, 42 S.W.3d at 38; Toshiba Int'l Corp. v. Henry, 152 S.W.3d 774, 781 (Tex. Ct. App. 2004).
33. Toshiba Intern. Corp. v. Henry (Tex.App. 2004) 152 S.W.3d 774, 777-786, Court of Appeals of Texas.
34. BOSTROM SEATING, INC., v. CRANE CARRIER COMPANY, Supreme Court of Texas, No.02-1047. Decided: June 11, 2004, Supreme Court of Texas.
35. McArthur DAVIS v. KOMATSU AMERICA INDUSTRIES CORPORATION, et al. Supreme Court of Tennessee, at Nashville. April 18, 2001.
36. Bryan J. Leahy v. Mid-West Conveyor Company, Inc., and Ray Tool Manufacturing Company, Owens-Corning Fiberglass Corporation, Division of the Supreme Court of the State of New York, Third Department, October 30, 1986.
37. Mary Jo BRADFORD and Hartford Accident and Indemnity Company, v. BENDIX-WESTINGHOUSE AUTOMOTIVE AIR BRAKE COMPANY, a corporation, v. CHRISTENSEN BROTHERS TRUCKING AND EXCAVATING COMPANY, No. 72-395, Colorado Court of Appeals, Div. I. October 24, 1973.
38. The UNION SUPPLY COMPANY, a Colorado Corporation, v. Larry E. PUST and Holly Sugar Corporation, a New York Corporation, No. C-



1174. Supreme Court of Colorado, En Banc. August 14, 1978.

39. Jesus Garcia VERGE and the Commissioner of Labor of the Government of the Virgin Islands v. FORD MOTOR CO., Elgin-Leach Corp., Leach Co., Isla Verde Sales, Inc. and John Doe Corp., No. 77-1064., United States Court of Appeals, Third Circuit., Decided August 8, 1978.

40. Hector JIMINEZ and Dalmy Jiminez, v. DREIS & KRUMP MANUFACTURING CO., INC. and Federal Machinery Corp., and Bellows International, Inc., FEDERAL MACHINERY CORP., v. AURORA ELECTRIC COMPANY, INC., DREIS & KRUMP MANUFACTURING CO., INC., v. AURORA ELECTRIC COMPANY, INC. No. 946, Docket 82-7961. United States Court of Appeals, Second Circuit. Argued March 7, 1984.

c) Sites

41. <https://www.ldoceonline.com/dictionary/assembly-line>

42. <https://www.investopedia.com/terms/a/assembly-line.asp-0>

۳-۵. منابع عربی

### الف) کتب

۴۳. روحانی، سیدصادق (۱۴۱۹ ق). *فقه الصادق (ع)*، قم، دارالکتاب، چاپ اول،

جلد ۱۹.

۴۴. فاضل لنکرانی، محمد (۱۴۱۸ ق). *تفصیل الشریعه: الدیات ۱*، قم، مرکز فقهی

ائمه اطهار علیهم السلام، چاپ اول.

۴۵. کاشف الغطاء، نجفی، محمدحسین (۱۳۵۹ ق). *تحریر المجله*، تهران — قم،

مکتبه النجاح، چاپ اول، جلد ۳.

۴۶. هاشمی شاهرودی، سید محمود با همکاری جمعی از پژوهشگران (۱۴۲۳ ق).

*موسوعه الفقه الاسلامی*، قم، مؤسسه دائره المعارف فقه اسلامی بر مذهب اهل بیت

علیهم السلام، چاپ اول، جلد ۹.

## A comparative study of the civil liability of manufacturers of prefabricated parts and raw materials in assembled goods in the American and Iranian legal systems

Hamid Kabirishahabad<sup>2\*</sup> & Kadijeh Shirvan<sup>1</sup>

1. Assistant Professor of Private Law, faculty of Law, Political Sciences and History, Yazd University, Yazd. Iran
2. Assistant Professor of Private Law, Department of Law, Faculty of Humanities, Dumghan University, Semnan. Iran

Receive: 2023/10/05    Accept: 2024/04/15

### Abstract:

Assembled goods are goods that are made by assembling prefabricated parts. If damage is caused by the assembled product, the injured party usually files a lawsuit against the manufacturer of the final product due to easier access. The defendant may argue that he relied on actions or omissions of component manufacturers or raw material suppliers to exemption from liability in this research, we answer the question that on which basis is the producer of the part is responsible to the injured party? In order to answer this question, the legal system of the United States has been studied first, and by extracting the model of this legal system based on the judicial procedure, the issue has been discussed in Iran legal system. Finally, it was concluded that in the American legal system, the general principle is that if the manufactured part is non-defective before distribution, the part manufacturer is not responsible. However, in exceptional cases, the component maker is responsible for compensation to the injured party, and for these cases, four models have been followed by the courts of this country. In Iran's legal system, inspired by the model obtained from the American legal system, the manufacturer of the part is responsible in case the component is defective and there is a certain causal relationship between the defect and the occurrence of damage, in contrast in cases of design defects and or issuance of warning by the component manufacturer, the responsibility of the part manufacturer is assumed.

**Keywords:** Assembled good. Manufacturing Defects. Component Manufacturer's Responsibility. Causation Relationship. Compensation for Damages.

---

\*Corresponding author, Email: [h.kabiri@yazd.ac.ir](mailto:h.kabiri@yazd.ac.ir)