

Research Paper

A comparative study of the approach of the legal systems of Iran, America and France towards the civil liability of car assembly companies

Hamid Aryanpour¹, Jamshid Mirzaee^{*2}, Hengameh Ghazanfari³

1. PhD student, Department of Private Law, Khorramabad Branch, Islamic Azad University, Khorramabad, Iran
2. Assistant Professor, Department of Private Law, Khorramabad Branch, Islamic Azad University, Khorramabad, Iran
3. Assistant Professor, Department of Private Law, Khorramabad Branch, Islamic Azad University, Khorramabad, Iran

ARTICLE INFO

PP: 21-40

Use your device to scan and read
the article online



Keywords:

Car Assembly,
Pure Civil Liability,
Royalty,
Fault-based Civil Liability.

Abstract

Due to the importance of the car in the daily life of people all over the world, various legal systems have tried to not pay attention to it as a mere commodity, but to look at it as a means of providing public services, which is related to the life and safety of people. It is communication. Therefore, the governments have gradually faced more legislative restrictions on the automobile manufacturing and assembly companies in their territories. The establishment and application of these legislative and regulatory restrictions has not prevented car assembly companies from having civil liability. The limits of the civil liability of the assembling companies are always determined by the regulatory agreements with the parent companies producing the parts. In this context, since in the legal system of Iran, a specific format for contracts in this field has not been specified, the parties can determine the limits of each other's obligations and responsibilities according to the principle of sovereignty of will. This is despite the fact that in the American and French legal systems, due to the importance of protecting the rights of consumers, the limits of the obligations and responsibilities of the car assembling companies have been imposed and the type of civil liability is absolute.

Citation: Aryanpour, H., Mirzaee, J., and Ghazanfari, H. (2024). A comparative study of the geographical and economic effects of the approach of the legal systems of Iran, America and France towards the civil liability of automobile companies. *Geography (Regional Planning)*, 14(56), 21-40

DOI: 10.22034/jgeoq.2025.399269.4044

* . Corresponding author (Email: mirzaei.1348@yahoo.com)

Extended Abstract

Introduction

Due to spending a lot of money on car production, governments around the world generally use the car parts produced by factories for the purpose of assembling cars, and in this context, they generally take the initiative to conclude concession agreements, participation in production, contracts services etc. and based on this issue, their civil liability is defined. For example, based on the production participation agreement, the government, as the owner of the automobile industry, from a foreign automobile company as a contractor to perform and provide services It is used technically and financially in the field of car assembly line operation. That foreign car company gets a certain share of the production car as a reward for the risk and services provided. However, the government remains the owner of the automobile industry. Another type of participation of foreign companies that supply auto parts in the domestic automobile industry of governments takes place in the form of joint ventures. In this type of contract, which is based on the joint responsibility of its parties, domestic and foreign car manufacturing companies merge their financial resources with each other. (Badini and Panahi Asanlo, 2011: 42-45)

In Iran's legal system, the participation of Iranian automobile companies with foreign automobile companies and the extent of their civil liability is based on the law of encouraging and supporting foreign investment. Considering that based on Article 2 of the Law on the Implementation of General Policies, Article 44 of the Constitution, which enumerates state monopoly activities, the automotive industry, including vehicle assembly, is not considered one of the state monopoly activities, the possibility of the presence of automobile companies There has been a foreigner in Iran's economy to make this issue in the form of direct investment, which has not been provided since the victory of the Islamic Revolution. Therefore, most of the participation of Iranian automobile manufacturing companies with foreign automobile manufacturing companies is done in the form of foreign indirect investment. In this regard, various contracts such as license, technology transfer, operating license, etc.,

have been made, each of which specifies a different level of civil responsibility. (Gholami et al., 2018: 5)

Methodology

The methodology of this research is analytical

Results and Conclusion

As a result, it can be said that in the field of civil liability of car manufacturing companies in the field of car assembly among the basics and conditions, there is a fundamental difference between the legal systems of Iran and France and the United States of America in a way that in the legal system of Iran, only during the warranty period which is a very limited period, there is a possibility of pure responsibility of automobile companies, and after that, no civil liability is foreseen for automobile companies, except in the framework of contractual civil liability. Secondly, in the French legal system, there are three types of civil liability for car manufacturing companies in the field of car assembly, i.e. contractual civil liability, coercive civil liability and pure civil liability, and this triple division has been accepted in the American legal system. However, only two types of contractual civil liability and pure civil liability have been accepted in Iran's legal system

On the other hand, it can be said that the conditions of civil liability of car manufacturing companies in the field of car assembly in the legal system of Iran compared to the legal systems of the United States of America and France are based on the type of contract concluded, which can be an operating license contract, license contract, joint venture contract And... it is different. In this type of contracts, they can be different from individual civil liability (exclusive license) to joint civil liability (joint venture), while the effects of the civil liability of car manufacturing companies in the field of car assembly is compensation for damage during the warranty period without the need to prove fault. While in the legal systems of France and the United States of America, compensation is without the need for a specific period of time. In addition, the types of civil liability of car manufacturing companies in the field of car assembly in Iran's legal system are pure and contractual civil liability, and in the legal systems of France and the United States, there are three types of pure, contractual and coercive civil liability. The limited warranty period, the uncertainty of the type of civil liability of automobile companies during the non-warranty

period, and conflicts in the field of the 1386 Car Consumer Rights Protection Law with the Consumer Rights Protection Law are among the

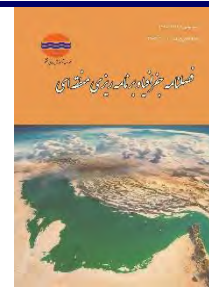
major challenges and loopholes compared to the US legal systems. America and France.

References

Mohammadi, Mehdi et al. (2016), Civil liability arising from ownership or possession of vehicles in Iranian and French law, Quarterly Journal of Comparative Law Research, Volume 20, Issue 4. Doagoui, Mohammad Mostafa and Mohammadi, Zeinab (2014), Imposed conditions in automobile industry contracts, Quarterly Journal of Islamic Jurisprudential Fundamentals, Year 7, Issue 14. Asghari Zadeh, Ezzatollah et al. (2004), Presenting a decision-making model based on a hierarchical model for selecting the strategy of merger, transfer, and joint cooperation in the

automobile industry, Quarterly Journal of Industrial Management, Volume 1, Issue 3. Bergeaud, Antonin et al., "The Role of Production Factor Quality and Technology Diffusion in 20th Century Productivity Growth", Eurosystem, April 2016, p 7. G. Viney. W.Van Gerven, J.Lever, P.Larouche Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law, Hart Publishing 2000. Jingxian, Wang and Yuong, "Determining Contribution Rate of Agricultural Technology Progress with CD Production Functions", Energy Procedia 5 (2011) 2346-2351





مقاله پژوهشی

بررسی تطبیقی تاثیرات جغرافیایی اقتصادی رویکرد نظام های حقوقی ایران، آمریکا و فرانسه نسبت به

مسئولیت مدنی شرکت های خودرو

حمید آریان پور - دانشجوی دکتری گروه حقوق خصوصی، واحد خرم آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، خرم آباد، ایران

جمشید میرزایی* - استادیار گروه حقوق خصوصی، واحد خرم آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، خرم آباد، ایران

هنگامه غضنفری - استادیار گروه حقوق خصوصی، واحد خرم آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، خرم آباد، ایران

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>شماره صفحات: ۴۰-۲۱</p> <p>از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید</p> 	<p>به علت اهمیت خودرو در زندگی روزمره افراد در سرتاسر جهان، در نظام های حقوقی مختلف کوشیده شده است تا به آن به عنوان یک کالای صرف توجه نشود بلکه بدان به عنوان یک وسیله ارایه دهنده خدمات عمومی نگاه شود که با جان و ایمنی انسان ها در ارتباط است. از این رو، دولت ها شرکت های خودروساز و مونتاژکننده خودرو را در قلمروی سرزمینی خود با محدودیت های تقنینی بیشتری به صورت تدریجی مواجه ساخته اند. وضع و اعمال این محدودیت های تقنینی و تنظیمی اما مانع از آن نشده است که شرکت های مونتاژکننده خودرو دارای مسئولیت مدنی نباشد. حدود مسئولیت مدنی شرکت های مونتاژکننده همواره به موجب قراردادهای تنظیمی با شرکت های مادر تولیدکننده قطعات مشخص می گردد. در این زمینه، از آنجا که در نظام حقوقی ایران، قالب مشخصی برای قراردادها در این زمینه مشخص نشده است، طرفین به موجب اصل حاکمیت اراده می توانند حدود تعهدات و مسئولیت های یکدیگر را مشخص نمایند. این در حالی است که در نظام های حقوقی آمریکا و فرانسه به دلیل اهمیت حمایت از حقوق مصرف کنندگان، حدود تعهدات و مسئولیت های شرکت های مونتاژکننده خودرو به صورت تحمیلی مشخص شده و نوع مسئولیت مدنی نیز به صورت مطلق است.</p>

واژه‌های کلیدی:

مونتاژ خودرو، مسئولیت مدنی محض، رویالتی، مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر.

استناد: آریان پور، حمید، میرزایی، جمشید و غضنفری، هنگامه. (۱۴۰۳). بررسی تطبیقی تاثیرات جغرافیایی اقتصادی رویکرد نظام های حقوقی

ایران، آمریکا و فرانسه نسبت به مسئولیت مدنی شرکت های خودرو. فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه‌ای)، ۱۴(۵۶). صص: ۴۰-۲۱

DOI: 10.22034/jgeoq.2025.399269.4044

مقدمه

قراردادهای مونتاژ خودرو به مانند قراردادهای تولید خودرو، واجد ویژگی‌های خاصی است که در سایر قراردادها دیده نمی‌شود از جمله اینکه با وجود قرارداد مونتاژ خودرو، مونتاژکننده و تولیدکننده قطعات به نسبت سهم خود در تولید و مونتاژ خودرو در قبال خریداران که همان مصرف‌کنندگان هستند، دارای مسئولیت مدنی می‌گردند. در ارتباط با مسئولیت مدنی خودروسازان هم در قوانین عام و هم در قوانین خاص، اسنادی به تصویب نهاد قانون گذار هر کشور می‌رسد از جمله در حوزه قوانین عام می‌توان به قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۹ اشاره داشت (محمدی و دیگران، ۱۳۹۵). البته بدیهی است که مسئولیت مدنی که ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو ایجاد می‌شود با سایر مسئولیت‌های مدنی که مرتبط با خودرو است از جمله مسئولیت مدنی ناشی از تصرف خودرو یا مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت خودرو، متفاوت است و مسئولیت‌های مدنی اخیر در این مقاله مورد توجه نمی‌باشد.

بدیهی است که در هر نظام حقوقی، شاخص‌های مختلفی برای تشخیص مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو وجود دارد برای نمونه در نظام حقوقی ایالات متحده در زمینه قراردادهای مشارکت در تولید، شاخصی تحت عنوان (فناوری‌های هدف عمومی^۱) وجود دارد که طی آن، میزان مسئولیت مدنی در مونتاژ خودرو را بر اساس فناوری‌های بکارگرفته شده از سوی مونتاژکننده و تولیدکننده مشخص می‌گردد (Bergeaud et al, 2016).

مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو، بایستی در وهله نخست بر مبنای سهم تعهدات هر یک از طرفین خواه شرکت اصلی سازنده قطعات، شرکت انتقال دهنده فناوری و شرکت مونتاژکننده خودرو مورد بررسی قرار بگیرد. در این ارتباط، مسئولیت مدنی ناشی از خسارت به مشتریان در نظام حقوقی ایران بر مبنای قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مشخص می‌گردد. در این قانون، دو نوع مسئولیت مدنی برای هرگونه ایراد وارده به مصرف‌کنندگان مورد پذیرش قرار گرفته است. اولین نوع مسئولیت مدنی مربوط به مسئولیت مدنی مطلق است که چارچوب زمانی خاصی را برای هرگونه عیب و ایراد به خودرو برای شرکت مونتاژکننده خودرو مدنظر قرار داده است در حالی که فراتر از این زمان، مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر است که مورد نظر بوده است. با این حال، بررسی‌ها نشان می‌دهد که مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو، نمی‌تواند صرفاً به دلیل ایراد در خودرو مونتاژ شده باشد بلکه می‌تواند به دلیل تعارض میان قرارداد و قوانین مرتبط باشد برای نمونه یکی از شروط تحمیلی که مغایرت صریح با قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو دارد، شرط افزایش قیمت خودرو در زمان تحویل آن می‌باشد. وجود این چنین حقی بدین صورت است که خودروساز در قرارداد منعقد با خریدار، خودرو مونتاژ شده را با قیمت روز با خریدار تحویل می‌دهد در حالی که در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو از این امر برحذر داشته شده است و از این باب، می‌توان مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو را مدنظر قرار داد (دعاگوی و محمدی، ۱۳۹۳).

یکی از ضعف‌های اصلی که بر قراردادهای مونتاژ خودرو در ایران وارد است، عدم یا ضعیف بودن ارائه خدمات پس از فروش به مشتریان خودرو است ضمن این که در ارتباط با برخی از خودروهای مونتاژ شده، برخی از قطعات آنها به دلیل

¹ General Purpose Technologies

تحریم های موجود بین المللی با تاخیرات زیاد به ایران وارد شده و زمینه عدم انتفاع مشتریان از خودروهای خود را فراهم می آورد (اصغری زاده و دیگران، ۱۳۸۸).

در این پژوهش برآنیم تا مبانی و شرایط و آثار مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو با تکیه بر تجربیات ایالات متحده آمریکا و فرانسه از منظر حقوقی مورد تحلیل قرار بگیرد. در این راستا، با توجه به اینکه توسعه نظام مسئولیت مدنی ناظر بر شرکت های خودروساز به صورت کلی و از جمله در زمینه مونتاژ به صورت عمده در نظام های حقوقی پیشرفته از جمله ایالات متحده آمریکا و فرانسه صورت گرفته است، طبعا بایستی انتظار داشت که مبانی، شرایط و آثار مسئولیت مدنی در این زمینه به صورت عمده تر در نظام های حقوقی فوق الذکر نسبت به ایران مورد بحث و بررسی قرار گرفته باشد.

۱- انواع قراردادهای ناظر بر مونتاژ خودرو با تاکید بر نوع مسئولیت مدنی

در نظام های حقوقی پیشرفته از جمله ایالات متحده آمریکا و فرانسه، برای تمییز مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ و تولید خودرو از اصطلاحی تحت عنوان (مسئولیت مدنی در قبال محصول تجاری)^۱ استفاده می شود که اشاره به مسئولیت مدنی تولیدکنندگان، مونتاژکنندگان، عرضه کنندگان عمده و خرده فروشان خودرو دارد. به عبارت دیگر، در مسئولیت مدنی در قبال محصولات تجاری، رفتار تخلف آمیز می تواند در هر یک از مراحل فوق الذکر رخ دهد. البته نوع مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو میان خود تولیدکننده قطعات و مونتاژکننده، قراردادی و با مصرف کنندگان عموماً قهری یا غیرقراردادی می باشد به این معنا که تولیدکننده قطعات به صورت مستقیم با مصرف کنندگان خودرو اقدام به تنظیم قرارداد نمی نماید بلکه در این زمینه، این عرضه کنندگان هستند که مبادرت به انعقاد قرارداد در این زمینه می نمایند.^۲ در هر صورت، در این قسمت به انواع قراردادهای مونتاژ خودرو پرداخته می شود.

- مشارکت در تولید

قراردادهای مشارکت در تولید، از اقسام بارز و معمول سرمایه گذاری های خارجی در بخش های خدماتی و صنعتی محسوب می گردد. این قرارداد که عمدتاً در بخش های نفتی بکار گرفته می شوند، در سایر بخش ها هم چون خودروسازی نیز اعمال می شوند. به طور کلی، شش اصل بر مشارکت در تولید حکم فرماست که عبارتند از: ۱- خطرات ناشی از عدم تولید تجاری برعهده پیمانکار است؛ ۲- تامین مالی پروژه برعهده پیمانکار است؛ ۳- مالک بخش تامین مالی شده، دولت است و پیمانکار تحت نظارت او فعالیت می نماید؛ ۴- کلیه تجهیزات و سازه ها، ملک دولت میزبان است؛ ۵- استهلاک هزینه ها از طریق دریافت تمام یا بخشی از خودروی تولیدی است؛ ۶- پس از کسر هزینه، سود حاصل از فروش خودرو میان دولت و شرکت خارجی تقسیم می شود. (مرتضوی، ۱۳۹۶: ۷۸)

- انتقال فناوری

قرارداد انتقال فناوری یکی از انواع قراردادهای مشارکتی بوده که دسترسی به فناوری های مورد نیاز در بخش های مختلف صنعتی و خدماتی را برای کشورهای در حال توسعه از جمله ایران فراهم می سازد و در این میان، خودروسازی

^۱ Product Liability

نیز از زمره بخش‌هایی بوده است که انتقال فناوری در طول دهه‌های گذشته در آن در اولویت بوده است. بر همین اساس، بایستی گفت که انتقال فناوری، فرآیندی است که بر مبنای آن، انتقال‌گیرنده فناوری موفق می‌گردد ضمن تهیه سخت‌افزارهای لازم به سطح مطلوبی از نرم‌افزارهای نهفته در فناوری مورد انتقال از طریق انتقال‌دهنده دست یابد و از این طریق، روش‌های بهتری را در ارائه خدمات و محصولات خود تجربه نماید. (قربیشی، ۱۳۹۵: ۱۲)

– قراردادهای فرانسیز و لیسانس

قراردادهای فرانسیز و لیسانس نیز از زمره قراردادهای معمول دیگری است که در حوزه صنعت خودرو منعقد می‌شود و مسئولیت مدنی مختلفی را در صورت ورود خسارت به مشتریان برای طرفین به بار می‌آورد. اصل کلی که در این دو نوع قرارداد ناظر بر مسئولیت مدنی وجود دارد، آن می‌باشد که در صورتی که خودروی مونتاژ شده توسط امتیازگیرنده و یا به طور عمومی، فعالیت‌های امتیازگیرنده که می‌تولند در اینجا ایران خودرو، سایپا، کرمان خودرو و ... باشند، به اشخاص ثالث ضرر و زیانی را به بار آورد، ممکن است مسئولیت امتیازدهنده که در اینجا می‌تواند شرکت فرانسوی پژو باشد را مطرح نماید و او خواننده دعوی قرار بگیرد. در واقع، آن چیزی که در این جا مورد نظر قرار می‌گیرد، مسئولیت مدنی ناشی از فعل دیگری است. هم‌چنین، نوع قرارداد لیسانس مشخص می‌نماید که مسئولیت مدنی امتیازگیرنده و امتیازدهنده به چه صورت است بدین معنا که قراردادهای لیسانس به دو بخش قراردادهای لیسانس انحصاری و غیرانحصاری تقسیم می‌شود. عمده قراردادهای لیسانس از جمله در بخش صنعت خودرو به صورت غیرانحصاری بوده که این امر موجب می‌شود که نوعی مسئولیت مدنی هم‌عرض یا همان تضامنی را برای امتیازگیرنده و امتیازدهنده قائل بود. در صورتی که قرارداد لیسانس به صورت انحصاری باشد اما صرفاً بایستی امتیازدهنده را دارای مسئولیت مدنی دانست. (Steiner, 2018: 81)

۲- نوع مسئولیت مدنی مرتبط با شرکت‌های مونتاژکننده خودرو

به علت صرف هزینه‌های فراوان برای تولید خودرو، دولت‌ها عموماً در سرتاسر جهان از قطعات تولیدی خودرو توسط کارخانه‌جات تولیدی به منظور مونتاژ خودرو بهره می‌گیرند و در این زمینه، عموماً مبادرت به انعقاد موافقت‌نامه‌های امتیازی، مشارکت در تولید، قراردادهای خدماتی و ... نموده و بر اساس همین موضوع، مسئولیت مدنی آنها تعریف می‌شود. برای نمونه، بر اساس موافقت‌نامه مشارکت در تولید، دولت به عنوان مالک صنعت خودروسازی، از یک شرکت خودروسازی خارجی به عنوان پیمانکار برای انجام و ارائه خدمات فنی و مالی در زمینه عملیات راه‌اندازی خطوط مونتاژ خودرو استفاده می‌نماید. آن شرکت خودروسازی خارجی، سهم تعیین‌شده‌ای از خودرو تولیدی را به عنوان پاداش ریسک و خدمات ارائه شده بدست می‌آورد. با این حال، هم‌چنان دولت به عنوان مالک صنعت خودروسازی باقی می‌ماند. نوع دیگری از مشارکت شرکت‌های خارجی تامین‌کننده قطعات خودرو در خودروسازی داخلی دولت‌ها در قالب

جوینت ونچر^۱ صورت می پذیرد. در این نوع قراردادها که مبتنی بر مسئولیت تضامنی طرفین آن است، شرکت های خودروساز داخلی و خارجی، منابع مالی خود را با یکدیگر ادغام می نمایند. (بادینی و پناهی اصائلو، ۱۳۹۱: ۴۲-۴۵)

۳- ارزیابی رویکرد نظام های حقوقی ایران، ایالات متحده آمریکا و فرانسه ناظر بر مسئولیت مدنی

ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو

- در نظام حقوقی ایران

در نظام حقوقی ایران، مشارکت شرکت های خودروسازی ایرانی با شرکت های خودروسازی خارجی و میزان مسئولیت مدنی آنها بر مبنای قانون تشویق و حمایت از سرمایه گذاری خارجی صورت می پذیرد. با توجه به اینکه بر مبنای ماده ۲ قانون اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی که فعالیت های انحصاری دولتی را برشمرده شده است، صنعت خودروسازی و از جمله مونتاژ خودرو، از زمره فعالیت های انحصاری دولتی قلمداد نشده است، امکان حضور شرکت های خودروسازی خارجی در اقتصاد ایران وجود داشته که این موضوع به صورت سرمایه گذاری مستقیم صورت پذیرد که از بعد از پیروزی انقلاب اسلامی تاکنون، چنین امری فراهم نشده است. بنابراین عمده مشارکت شرکت های خودروسازی ایرانی با شرکت های خودروساز خارجی به صورت سرمایه گذاری غیرمستقیم خارجی صورت می پذیرد. در این راستا، قراردادهای مختلفی از جمله لیسانس، انتقال فناوری، مجوز بهره برداری و ... صورت گرفته که هر یک از آنها میزان مسئولیت مدنی متفاوتی را مشخص می نمایند. (غلامی و دیگران، ۱۳۹۸: ۵)

با این حال، معمول ترین نوع قراردادهای مشارکتی در حوزه صنعت خودروسازی ایران، قرارداد مجوز بهره برداری بوده که در ماده ۱۹ قانون ثبت اختراعات، طرح های صنعتی و علائم تجاری ۱۳۸۶ نیز مورد اشاره قرار گرفته است. اگرچه این قرارداد تعریف نشده است اما به این معناست که مالک آثار فکری که در خودروسازی از آن استفاده می شود، حق استفاده یا اجازه استفاده از آن را در برابر پرداخت مبلغی معین تحت عنوان رویالتی^۲ به شخصی دیگر اعطاء می نماید. در این نوع قراردادها، نوعی مسئولیت مدنی مبتنی بر فعل غیر پیش بینی می شود.

در هر صورت، هر نوع قراردادی در زمینه مشارکت در حوزه صنعت خودروسازی، بایستی بر مبنای قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو ۱۳۸۶ باشد. بر اساس قانون فوق الذکر به صراحت، مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو را به دو دوره ضمانت و خارج از ضمانت تقسیم نموده است. در دوره ضمانت، تعهد شرکت های خودروساز در زمینه ایمنی و سلامت خودرو مونتاژ شده را به صورت تعهد به نتیجه ذکر می نماید و بنابراین، اثبات عدم تقصیر شرکت های خودروساز در این زمینه نیز نمی تواند موجب عدم مسئولیت مدنی آنها در زمینه فوق الذکر شود. بر حسب تبصره یک ماده دو نمی تواند کمتر از یک سال یا ۳۰۰۰ کیلومتر حسب مورد باشد. البته این دوره ضمانت، بسیار ناچیز بوده و حمایت پایینی را از مصرف کنندگان خودرو در اختیار قرار می دهد. (ملک رئیسی و دیگران، ۱۳۹۷: ۶۲-۵۹)

^۱ Joint Venture

^۲ Royalty

در خارج از دوره ضمانت، اما قانون گذار ایرانی، تصریحی به نوع مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو ندارد و بنابراین، این چنین برمی آید که اراده قانون گذار مبتنی بر این بوده است که در جهت تحدید مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در مونتاژ خودرو اقدام نهد.

در نظام حقوقی فرانسه

اصلی ترین حوزه هایی که در نظام حقوقی فرانسه در ارتباط با مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو، بحث می شود در زمینه حقوق قراردادهای، حقوق مسئولیت مدنی غیرقراردادی و حقوق مسئولیت مدنی مطلق در قبال مونتاژ خودروهای معیوب است. در زمینه مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو، این نوع مسئولیت مدنی می تواند از سوی مصرف کننده و خریدار مستقیم و هر یک از خریداران نهایی مطالبه شود. به طور کلی، دو نوع مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو قابل تمییز است اولاً مسئولیت مدنی قراردادی که خود به دو نوع نقض شروط قراردادی^۱ و نقض وارتتی قانونی در مقابل عیوب پنهان^۲ تقسیم می شود. نقض شروط قراردادی که بر مبنای بند یک ماده ۱۲۳۱ قانون مدنی مقرر شده است به اثبات سه مولفه یعنی نقض قرارداد از سوی مونتاژکننده یا تولیدکننده، ورود خسارت به مصرف کننده و وجود رابطه سببیت میان نقض قرارداد موصوف و ورود خسارت، نیازمند است. از سوی دیگر، ضمانت اجرای نقض قرارداد مونتاژ خودرو در مواد ۱۶۰۳ و ۱۶۰۴ قانون مدنی مشخص شده است به نحوی که در صورت اثبات نقض قرارداد مزبور از سوی خریدار، مونتاژکننده خودرو ملزم به ارائه یک خودرو بدون عیب به وی خواهد بود.^۳

دومین نوع مسئولیت مدنی قراردادی مونتاژ خودرو در نظام حقوقی فرانسه بر مبنای ماده ۱۶۴۱ قانون مدنی مشخص می گردد که بر مبنای آن، ممکن است در خودرو مونتاژی در زمان تحویل خودرو به مصرف کننده، ایراد یا عیبی وجود داشته باشد که در آن زمان، آشکار نباشد و این ایراد یا عیب در آینده، خودرو را بدون کاربرد می سازد یا کارایی آن را آنچنان کاهش می دهد که خریدار نتواند به هدف تعیین شده آن دست یابد.^۴

دومین نوع مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو در نظام حقوقی فرانسه، مسئولیت مدنی قهری یا غیرقراردادی است. این نوع مسئولیت مدنی که بر مبنای مواد ۱۲۴۰ و ۱۲۴۱ قانون مدنی مقرر گردیده است، نیاز به اثبات سه مولفه است: ۱- شرکت مونتاژکننده خودرو در قبال هرگونه تقصیر یا حداقل قصور دارای مسئول مدنی باشد؛ ۲- مصرف کننده متحمل خسارت شده باشد؛ ۳- یک رابطه سببیت میان تقصیر یا قصور شرکت مونتاژکننده خودرو و ورود خسارت وجود داشته باشد.^۵

البته فرانسه به واسطه عضویت در اتحادیه اروپایی بایستی از قواعدی که در سطح این اتحادیه به تصویب می رسد از جمله در زمینه قراردادهای مونتاژ خودرو تبعیت نماید و در این راستا، مهم ترین آن، ((کنوانسیون اروپایی مسئولیت

¹ Breach of contract provisions

² Breach of statutory warranty against hidden defects

³ Jingxian, Wang and Yuong, "Determining Contribution Rate of Agricultural Technology Progress with CD Production Functions", Energy Procedia 5 (2011) 2346-2351

⁴ Ibid.

⁵ G. Viney. W. Van Gerven, J.Lever, P.Larouche Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law, Hart Publishing 2000.

مدنی در قبال خساراتی که به واسطه وسایل موتوری ایجاد می شوند)) (European Convention on Civil Liability for Damage caused by Motor Vehicles) (۱۹۷۳) بوده که مسئولیت مدنی مطلق را برای شرکت های خودروساز در ماده ۱۲ خود مورد پذیرش قرار داده است. در نظام حقوقی فرانسه، جدا از اصل کلی مسئولیت کیفری شرکتی (Corporate Criminal Responsibility) که در ماده ۱۲۱-۲ قانون جزای این کشور (۲۰۰۵) به رسمیت شناخته شده است (Perez-Perdemo and Merryman, 2007:56)، حوزه های اصلی مرتبط با مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه موتناژ خودرو مربوط به حقوق شبه جرم و مسئولیت مدنی محض است و سه نوع مسئولیت مدنی را در این زمینه برای این شرکت ها می توان لحاظ نمود: الف- مسئولیت مدنی قراردادی؛ ب- مسئولیت مدنی قهری یا غیرقراردادی یا همان مبتنی بر شبه جرم؛ ج- مسئولیت مدنی محض. (Infantino et al, 2022: 19) هر یک از این نوع مسئولیت مدنی برای شرکت های خودروساز در شرایط مشخصی مطرح می شوند برای نمونه می توان به مسئولیت مدنی محض در قبال تولید خودروهای معیوب موتناژ شده اشاره نمود که از دستورالعمل مسئولیت مدنی در قبال محصولات تجاری (The Product Liability Directive (85/374/EEC)) ناشی شده که از طریق قانون شماره ۹۸۳۸۹ مورخه ۱۹ مه ۱۹۹۸ به قوانین داخلی فرانسه ورود پیدا کرده و نهایتاً در چارچوب مواد ۱۲۴۵ تا ۱۲۴۵-۱۷ قرار گرفت. در مسئولیت مدنی قراردادی برای شرکت های خودروساز در زمینه موتناژ خودرو، در شرایطی به بار می آید که بر مبنای ۱-۱۲۳۱ قانون مدنی فرانسه، اولاً یک نقض تعهد قراردادی در زمینه موتناژ خودرو بین شرکت خودروساز و مصرف کننده نهایی حاصل شده باشد برای نمونه در قرارداد تصریح شده باشد که کیفیت درهای خودرو از جنس خاصی بوده و سپس کاشف به عمل آید که این کیفیت محقق نشده است. ثانیاً این نقض تعهد بایستی منتهی به ورود خسارت به مصرف کننده نهایی شده باشد و نهایتاً یک رابطه سببیت بین نقض تعهد و ورود خسارت به مصرف کننده نهایی پدید آمده باشد. (Ponsavady, 2018:91)

– در نظام حقوقی ایالات متحده آمریکا

در نظام حقوقی ایالات متحده آمریکا، مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز بر مبنای این که شرکت های خودروساز از زمره کدام یک از شرکت های خودروساز باشند، مسئولیت مدنی شان متفاوت است به این معنا که خودروسازان در ایالات متحده به سه دسته ((خودروسازان نهایی)) (Final Vehicle Manufacturer)، (خودروسازان میانی) (Intermediate Vehicle Manufacturer) و ((خودروسازان خودرو ناقص)) تقسیم می شوند. برای خودروهای موتناژ شده در این نظام حقوقی، قوانین خاصی به تصویب رسیده است از جمله قطعات ساخته شده در خارج از ایالات متحده بایستی با معیارهای مندرج در قانون ایمنی وسایل موتوری ۱۹۶۶ میلادی (the Motor Vehicle Safety Act of 1966) منطبق باشند؛ ضمن این که برای برخی از قطعات خودرو که از خارج از ایالات متحده به قلمروی سرزمینی این کشور وارد می شود قوانین خاص تری به تصویب رسیده است برای نمونه در زمینه سپرهای خودروی وارداتی بایستی استانداردهای مندرج در قانون اطلاعات و پس انداز هزینه های خودرو ۱۹۷۲ (the Motor Vehicle Information and Cost Savings Act of 1972) رعایت شود. در زمینه آلودگی هوا نیز بایستی خودروهای موتناژ شده بایستی

استانداردهای مندرج در قانون هوای پاک ۱۹۶۸ (the Clean Air Act of 1968) که به ترتیب در سال‌های ۱۹۷۷ و ۱۹۹۰ میلادی مورد بازنگری قرار گرفتند را تامین نماید.

از سوی دیگر، شرکت‌های مونتاژکننده خودرو ملزم هستند که بر مبنای قانون لیبل گذاری خودرو^۱ و بخش ۵۸۳ آن، یک وسیله موتوری مسافربری را مونتاژ کنند که حداکثر ۱۲ نفر سرنشین داشته و وزن آن نبایستی از ۸۵۰۰ پوند - واحد وزن - بیشتر باشد. ضمن این که شرکت‌های مونتاژکننده خودرو بر مبنای بخش ۵۸۳ همان قانون، ملزم هستند تا خودروهای سواری را به نحوی طراحی نمایند که برای حمل مسافران طراحی شده باشد و این موضوع را از طریق برچسب گذاری اعلام نمایند که در صورتی که از خودرو برای اهداف دیگری غیر از آنچه که برای آن پیش بینی و به مصرف کنندگان اعلام می‌گردد، استفاده نمایند؛ مسئولیت مدنی در صورت حدوث هر گونه خسارت برعهده مصرف کننده می‌باشد.^۲

استانداردی که در زمینه تعیین مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو در نظام حقوقی ایالات متحده آمریکا در نظر گرفته می‌شود، استاندارد خط تولید خودرو است به این معنا که قانون گذار آمریکایی در قانون لیبل گذاری خودرو خود، به جای استاندارد مسئولیت مدنی خودروساز و مونتاژکننده در قبال هرگونه خودرویی که تولید می‌نماید، استاندارد خط تولید را در نظر می‌گیرد بدین معنا که مصرف کننده خودرو برای این که مسئولیت مدنی شرکت مونتاژکننده خودرو را به اثبات برساند بایستی این امر را به محکمه قضایی نشان بدهد که در خط تولید آن شرکت مونتاژکننده خودرو مشکل وجود داشته است.

در زمینه مونتاژ خودرو اصولاً بر مبنای دکترین (ارشد مسئول) (Respondent Superior) و بر مبنای مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر توجیه می‌گردد. با این حال، همان طور که در ادامه نیز مورد اشاره قرار خواهد گرفت، در برخی از حوزه‌ها نیز مسئولیت مدنی محض مورد پذیرش قرار گرفته است. البته صرف اشتباه در زمینه مونتاژ خودرو در نظام حقوقی ایالات متحده، منتهی به مسئولیت شرکت‌های خودروساز در مونتاژ خودرو نشده، بلکه یک شرکت خودروساز بایستی به یکی از اشکال ذیل دچار تقصیر شده باشد: ۱- عدم برنندسازی صحیح خودرو یا قطعات آن؛ ۲- عدم ارایه دستورالعمل‌های مناسب برای استفاده از خودرو؛ ۳- عدم ارایه هشدار در مورد خطراتی که با استفاده از خودرو همراه است؛ ۴- عدم طراحی مناسب خودرو؛ ۵- عدم بازرسی مناسب خودرو؛ ۶- عدم آزمایش‌های مناسب خودرو. (Weier and Catala, 2016: 38)

در کنار مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر، مسئولیت مدنی محض نیز برای شرکت‌های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو طبق بخش ۴۰۲ الف قانون بازنگری قانون شبه جرم ایالات متحده مورد پذیرش قرار گرفته است. بر مبنای این بخش که به صورت کلی و فارغ از اشاره خاص به شرکت‌های خودروساز مورد پذیرش قرار گرفته است، تصریح گشته است که ((شخصی که هر کالای معیوبی را که به صورت غیرمناسبی برای مصرف کننده یا اموالش، خطرناک است می‌فروشد در قبال هرگونه آسیب فیزیکی که به واسطه آن به مصرف کننده مزبور به بار می‌آید، مسئولیت دارد ...))

¹ American Automobile Labeling Act

² <https://www.nhtsa.gov/part-583-american-automobile-labeling-act-reports>

نتیجه گیری

نتیجتاً می توان گفت که در زمینه مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو میان مبانی و شرایط، تفاوت اساسی میان نظام های حقوقی ایران با فرانسه و ایالات متحده آمریکا به چشم می خورد به نحوی که در نظام حقوقی ایران، صرفاً در دوران ضمانت که یک دوران بسیار محدود است، امکان مسئولیت محض شرکت های خودروساز وجود دارد و پس از آن، هیچ گونه مسئولیت مدنی برای شرکت های خودروساز اصولاً پیش بینی نشده است مگر در چارچوب مسئولیت مدنی قراردادی. ثانیاً، در نظام حقوقی فرانسه، سه نوع مسئولیت مدنی برای شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو یعنی مسئولیت مدنی قراردادی، مسئولیت مدنی قهری و مسئولیت مدنی محض پیش بینی شده است و در نظام حقوقی آمریکا هم این تقسیم بندی سه گانه مورد پذیرش قرار گرفته است با این حال، در نظام حقوقی ایران صرفاً دو نوع مسئولیت مدنی قراردادی و مسئولیت مدنی محض مورد پذیرش قرار گرفته است.

از سوی دیگر می توان گفت که شرایط مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو در نظام حقوقی ایران به نسبت نظام های حقوقی ایالات متحده آمریکا و فرانسه بر مبنای نوع قرارداد منعقد که می تواند قرارداد مجوز بهره برداری، قرارداد لیسانس، قرارداد جوینت ونچر و ... باشد، متفاوت است. در این نوع قراردادها می تواند از مسئولیت مدنی انفرادی (لیسانس انحصاری) تا مسئولیت مدنی تضامنی (جوینت ونچر) متفاوت باشند ضمن این که آثار مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو، جبران خسارت در دوره ضمانت بدون نیاز به اثبات تقصیر است در حالی که در نظام های حقوقی فرانسه و ایالات متحده آمریکا، جبران خسارت بدون نیاز به مدت زمانی خاص است. علاوه بر این، انواع مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو در نظام حقوقی ایران به دو صورت مسئولیت مدنی محض و قراردادی و در نظام های حقوقی فرانسه و ایالات متحده به سه صورت مسئولیت مدنی محض، قراردادی و قهری است. محدود بودن دوره ضمانت، نامشخص بودن نوع مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در دوران غیر ضمانت و تعارضات در زمینه قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو ۱۳۸۶ با قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان از عمده ترین چالش ها و خلاءها نسبت به نظام های حقوقی ایالات متحده آمریکا و فرانسه است.

منابع

الف - منابع فارسی

محمدی، مهدی و دیگران (۱۳۹۵)، مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت یا تصرف وسایل نقلیه در حقوق ایران و فرانسه، فصلنامه پژوهش های حقوق تطبیقی، دوره ۲۰، شماره ۴.

دعاگویی، محمد مصطفی و محمدی، زینب (۱۳۹۳)، شروط تحمیلی در قراردادهای صنعت خودرو، فصلنامه مبانی فقهی حقوق اسلامی، سال هفتم، شماره چهاردهم.

اصغری زاده، عزت الله و دیگران (۱۳۸۸)، ارائه یک مدل تصمیم گیری بر اساس الگوی سلسله مراتبی برای انتخاب راهبرد ادغام، واگذاری، همکاری مشترک در صنعت خودروسازی، فصلنامه نشریه مدیریت صنعتی، دوره یک، شماره ۳.

ب- منابع انگلیسی

Bergeaud, Antonin et al , “ The Role of Production Factor Quality and Technology Diffusion in 20th Century Productivity Growth “ , Eurosystem ,April 2016 , p 7.

G. Viney. W.Van Gerven, J.Lever, P.Larouche Cases, Materials and Text on National, Supranational and International Tort Law, Hart Publishing 2000.

Jingxian, Wang and Yuong , “ Determining Contribution Rate of Agricultural Technology Progress with CD Production Functions” , Energy Procedia 5 (2011) 2346–2351

