

Journal of
Comparative Law Review
(JCL)

DOI: 10.22059/jcl.2022.340412.634332

**Legal Dimensions of Car Recall by Studying
American Law**

Nahid Parsa[✉] 

1. Ph.D. in Private Law, Faculty of Law & Political Science, University of Mazandaran, Babolsar, Iran. Email: nahidparsa84@yahoo.com

Article Info

Paper Research:
Research Article

Received:
2022/03/22
Accepted:
2022/04/29

Keywords:
Recall, Car, Legal Nature, Producer, Consumer.

Abstract

It is necessary to expand the safety on the roads and prevent the damages resulting from the defects of the cars, to know the process of recalling the cars and the necessity of following its rules. Car recall has a special place as one of the after-sales services. Vehicle recall may be issued for defects during production or design, or for defects created after use. Analyzing and interpreting the recall of the car and examining its legal dimensions raises issues such as what is the legal nature of this entity? What authorities can initiate a car recall? The present article proceeds with a descriptive-analytical approach and by applying the existing regulations on the car recall phenomenon, and finally, after analyzing the issue, it concludes that there are several assumptions regarding the legal nature of the recall. Analyzes in the form of warranty, Unilateral contract, additional contract and gloss are proposed, despite this, the hypothesis of independence and specificity of the legal nature of the recall of the car is closer to its nature and nature. In addition to the manufacturer, related government agencies and courts and private lawsuits can initiate a vehicle recall. The purpose of this research is to provide the best practical process that helps the Iranian society to achieve high standards of success when performing car recalls.

How To Cite

Parsa, Nahid (2022). Legal Dimensions of Car Recall by Studying American Law. *Comparative Law Review*, 13 (2), 475-492.

Publisher

University of Tehran Press.



دوفصلنامه

مطالعات حقوق تطبیقی

سال ۱۳، شماره ۲، شماره پیاپی ۲۶
پاییز و زمستان ۱۴۰۱، ۴۷۵-۴۹۲

DOI: 10.22059/jcl.2022.340412.634332

ابعاد حقوقی فراخوان خودرو با مطالعه در حقوق امریکا

ناهید پارسا[✉]

۱. دانش‌آموخته دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران.
رایانامه: nahidparsa84@yahoo.com

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: پژوهشی	لازمه گسترش امنیت در جاده‌ها و جلوگیری از خسارات حاصل از عیوب خودروها، شناخت فرایند فراخوان خودروها و لزوم رعایت قواعد آن است. فراخوان خودرو به‌عنوان یکی از خدمات پس از فروش، جایگاه ویژه‌ای دارد. این‌گونه فراخوان‌ها ممکن است برای عیوب موجود در زمان تولید و یا طراحی صادر شود و یا برای عیوب ایجادشده پس از استفاده، صادر گردد. تحلیل و تفسیر فراخوان خودرو و بررسی ابعاد حقوقی آن، مسائلی را مطرح می‌کند از جمله اینکه ماهیت حقوقی این نهاد چیست؟ چه مراجعی می‌توانند شروع‌کننده فراخوان خودرو باشند؟ نوشتار حاضر با رویکرد توصیفی-تحلیلی، به تطبیق مقررات موجود بر پدیده فراخوان خودرو پرداخته، درنهایت پس از تحلیل موضوع، نتیجه‌گیری می‌کند که در مورد ماهیت حقوقی فراخوان، فرضیات متعددی وجود دارد. تحلیل‌هایی در قالب گارانتی، ایقاع، قرارداد الحاقی و جعاله مطرح می‌شود، با وجود این، فرضیه مستقل بودن و خاص بودن ماهیت حقوقی فراخوان خودرو به ماهیت و طبیعت آن، نزدیک‌تر است. علاوه بر سازنده، نهادهای دولتی مرتبط و دادگاه‌ها و دعاوی خصوصی هم می‌توانند شروع‌کننده فراخوان خودرو باشند. هدف این تحقیق، ارائه بهترین فرایند عملی است که به جامعه ایرانی کمک می‌کند تا در هنگام انجام فراخوان خودرو به استانداردهای بالای موفقیت دست یابند.
تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۲/۲۲	
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۲/۰۹	
کلیدواژه‌ها: تولیدکننده، خودرو، فراخوان، ماهیت حقوقی، مصرف‌کننده.	
استناد	پارسا، ناهید (۱۴۰۱). ابعاد حقوقی فراخوان خودرو با مطالعه در حقوق امریکا. <i>مطالعات حقوق تطبیقی</i> ، ۱۳ (۲)، ۴۷۵-۴۹۲.
ناشر	مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.



مقدمه

حمایت از مصرف‌کننده، از جمله موضوعاتی است که از دیرباز در نظام‌های حقوقی مورد توجه بوده است (سلیمی و پارساپور، ۱۳۹۱: ۵۳). در نظام‌های حقوقی کنونی، سازنده‌ای که خودروی معیوب به عموم می‌فروشد ضامن خساراتی است که از عیب خودرو ناشی می‌شود (پوراسدی و دیگران، ۱۳۹۰: ۱۱۱). ایالات متحده آمریکا اولین کشور در جهان است که با سیستمی نسبتاً کامل فراخوان خودرو را اجرا کرده است. خودروهای فراخوان‌شده هزینه‌های آتی را به تولیدکنندگان، و خطرهای مربوط به ایمنی اتومبیل را به عموم نشان می‌دهند (Malec et al, 2021: 37). هدف از فراخوان خودرو، کاهش خطر ناایمن بودن محصول و حفاظت از ایمنی شخصی و دارایی مصرف‌کنندگان است. معمولاً فراخوان‌های ایمنی خودرو تأثیر منفی غیرمستقیم بر سایر وسایل نقلیه تولیدی از همان شرکت دارد (Shaaban et al, 2019:493). در واقع، فراخوان خودرو، نهاد حقوقی است که چگونگی اجرای آن در حقوق ایران مجهول بوده، ترکیبی از تعهد (تعمیر خودرو) و تملیک (تعویض خودرو) است. فراخوان خودرو، از نهادهای حقوقی نوین در جامعه امروزی است که سابقه و قدمتی در فقه و حقوق موضوعه ایران ندارد. فراخوان در صنعت خودرو محدود به سازنده خاصی نیست، اما متأسفانه در ایران، خودروسازان به صورت موردی به حل و فصل عیوب پرداخته، از فراخوان اجتناب می‌کنند (بادینی و اصائلو، ۱۳۸۶: ۵۷). در رویه قضایی به صورت موردی به این‌گونه دعوی پرداخته می‌شود؛ برای مثال در پرونده‌ای دادگاه به دلیل نامرغوب و غیراستاندارد بودن شیلنگ نصب شده، شرکت تولیدکننده را مسئول پرداخت خسارت دانسته است (ابهری و دیگران، ۱۴۰۰: ۴۰۸). تاکنون توجه چندانی از سوی دادگاه‌ها به بحث فراخوان و ضمانت اجرای آن، صورت نگرفته است برای مثال با وجود تصادف زنجیره‌ای در بهبهان، مدتی خودروساز مربوطه سکوت کرد و سرانجام، فراخوانی خاموش برای ایربگ خودروهای تولیدی خود داد و مدعی شد که ارتباطی به حادثه بهبهان ندارد. در پی این حادثه و دستور صریح مقام معظم رهبری و گلایه ایشان از کیفیت پایین خودروهای تولید داخل، دستگاه قضایی به موضوع کیفیت و ایمنی خودروهای داخلی ورود کرده است. اما آیا ماهیت حقوقی فراخوان، اقدامات پیشگیرانه و نظارتی است یا ماهیتی از نوع ضمان قهری دارد؟ آیا دعوی خصوصی می‌تواند آغازکننده یک فراخوان باشند؟ ماهیت حقوقی فراخوان چندوجهی و چندبعدی بوده، هم می‌تواند از جمله قواعد مسئولیت مدنی و هم در زمره قواعد ایمنی و پیشگیرانه باشد. اگرچه در حقوق ایران، موردی برای دعوی خصوصی به‌عنوان آغازکننده فراخوان خودرو وجود ندارد، اما دعوی خصوصی هم می‌تواند سبب آغاز یک فراخوان شوند. تاکنون در خصوص فراخوان خودرو و ماهیت حقوقی آن، تحقیقی صورت نگرفته است. صرف‌نظر از نوین و ناشناخته بودن این نهاد در جامعه حقوقی ما، در برخی موارد ملاحظه می‌شود که

شرکت تولیدکننده با عیبی در خودرو مواجه می‌شود، اما فراخوانی صادر نمی‌کند یا در صورت صدور فراخوان، آن را به‌طور ناقص انجام می‌دهد و دادرس ناگزیر به تطبیق این نهاد با قوانین موضوعه می‌شود. همه این موارد، ضرورت یک اجرای پژوهشی جامع در این زمینه را بیان می‌کند؛ لذا در قسمت نخست، فراخوان خودرو و انواع آن شناسایی می‌شود و در قسمت دوم، مرجع آغازکننده آن و در قسمت سوم، ماهیت حقوقی آن تحلیل می‌شود.

۱. مفهوم فراخوان و انواع آن

شناسایی هر نهاد حقوقی مستلزم تحقق چند مقدمه است: تعریف و تبیین نهاد حقوقی و تعریف انواع آن. درباره فراخوان خودرو نیز بررسی این مقدمات اجتناب‌ناپذیر است.

۱.۱. مفهوم فراخوان

شناخت مفهوم فراخوان خودرو و آگاهی از محتوای آن، مقدمه‌ای برای تحلیل و تفسیر ماهیت حقوقی و ضمانت اجرای آن است. فراخوان زمانی اتفاق می‌افتد که یک سازمان دولتی یا سازنده متوجه می‌شود که یک محصول برای استفاده ایمن نیست.

فراخوان‌های خودرو را تولیدکنندگان صادر می‌کنند تا مشتریان را از وجود نقص در خودرو، اتوبوس یا کامیون خود که ممکن است منجر به آسیب به دارنده خودرو یا اموال وی شود، آگاه کنند (Kiyatis, 2015: 2). فراخوان خودرو، در واقع اعلامیه‌ای است که هنگامی صادر می‌شود که یک یا چند وسیله نقلیه به دلیل نقص، ناایمن در نظر گرفته شوند. اغلب ممکن است پس از موجی از حوادث ناشی از همان مشکل یا قطعه معیوب فراخوان صادر شود. اینترنت احتمالاً به ایجاد این تصور کمک کرده که فراخوان‌های خودرو در سال‌های اخیر افزایش یافته است. فراخوان خودرو می‌تواند یک مشکل جدی برای سازندگان ایجاد کند (Kumar & Schmitz, 2011: 240). این امر هم آژانس‌های نظارتی و هم مشتریان و رسانه‌ها را درگیر کرده است (Manpreet at al, 2011: 77). اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌ها، تحت پوشش قانون کنگره ایالات متحده و قانون ایمنی ترافیک ملی و وسایل نقلیه موتوری^۱ فراخوان را به این صورت تعریف می‌کند: ۱- هنگامی که تجهیزات وسیله نقلیه موتوری یا خود وسیله نقلیه موتوری مطابق با استاندارد ایمنی وسایل نقلیه موتوری فدرال عمل نمی‌کند. ۲- هنگامی که وسیله نقلیه یا تجهیزات، دارای «عیب» باشند. اما تحت آیین‌نامه عملکرد نقص ایمنی، فراخوان این‌گونه تعریف می‌شود: فراخوان هنگامی انجام می‌شود که شناسایی نقصی صورت گرفته باشد که مطابق با تعریف نقص ایمنی است و می‌تواند به آسیب جدی منجر شود. این زمانی است که مشکلی در

1. USC 1381 OF 1966 15)

طراحی و ساخت محصول، منجر به یک نقص ایمنی بالقوه شده است. این نقص در تعداد قابل توجهی از واحدها وجود دارد، از جمله اینکه وسیله نقلیه موتوری یا یکی از تجهیزات آن (برای مثال، لاستیک‌ها) با استاندارد ایمنی وسایل نقلیه موتوری فدرال مطابقت نداشته باشد.

در قانون ایران به صراحت به نهاد حقوقی فراخوان اشاره‌ای نشده است، اما تبصره ۱ ماده ۹ آیین‌نامه حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۹۵ مقرر می‌دارد: عرضه‌کننده موظف است در صورت وجود عیب احتمالی در خودرو، عیب را مطابق زمان استاندارد تعمیراتی مربوط، رفع نماید. ماده یادشده می‌تواند بیانگر این امر باشد که در هر موردی که عرضه‌کننده به وجود عیبی پی برد باید مصرف‌کننده را آگاه کرده، برای رفع نقص خودرو اقدام نماید. آخرین فراخوان‌هایی که انجام شده، فراخوان ایران خودرو برای بازبینی و به‌روزرسانی قطعات ایربگ خودروهای این شرکت بوده که متعاقب حادثه تصادف زنجیره‌ای بهبهان صورت گرفته است. همچنین شرکت سایپا برای خودروی شاهین خود تقریباً ۶۰ فراخوان صادر کرده است که به علت عیوب متعددی مانند نقص در سیستم الکترونیکی و مشکل در سیستم سوخت‌رسانی بوده است.

۲.۱. انواع فراخوان

با توجه به دلایل فراخوان، فراخوان‌ها بیشتر به فراخوان به دلیل نقص و فراخوان به دلیل عدم رعایت استانداردها، تقسیم می‌شود (Feng et al, 2021: 500). بر اساس آمار فراخوان خودرو که از سوی آژانس ملی ترافیک از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ انجام شده، تعداد فراخوان‌های ناشی از نقص حدود ۸۵ درصد و تعداد فراخوان‌ها به دلیل عدم رعایت، حدود ۱۵ درصد بوده است (Feng et al, 2021: 503). البته فراخوان می‌تواند از جنبه‌های مختلفی دسته‌بندی شود.

۱.۲.۱. توقف رانندگی (Stop Drive Recall)

توقف رانندگی به‌عنوان بالاترین سطح فراخوان شناخته می‌شود. خودروهایی که برچسب «توقف رانندگی» دارند، نباید رانده شوند. زیرا ممکن است مشکلات ایمنی مهمی داشته باشند. با این حال، شایان ذکر است که این نوع فراخوان‌ها کمیاب هستند. ماده ۲۰ آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۹۵ مقرر می‌دارد: عرضه‌کننده موظف است به پذیرش کلیه خودروهایی اقدام نماید که به دلیل عیب قطعات ایمنی قادر به تردد نیستند. البته تاکنون فراخوان توقف رانندگی در ایران صادر نشده است.

۱.۲.۲. فراخوان ایمنی (Safety Recall)

فراخوان ایمنی، رایج‌ترین نوع فراخوان است (Lingeman, 2020: 5). زمانی که سازندگان معتقدند وسیله نقلیه ممکن است برخی از مشکلات مربوط به ایمنی را ایجاد کند، فراخوان را صادر می‌کنند. برخلاف اولین نوع فراخوان، با فراخوان ایمنی می‌توان به راندگی خودرو ادامه داد، «مگر اینکه خلاف آن از سوی سازنده اطلاع داده شده باشد» (Essex, 2017: 16). نقص مربوط به ایمنی، مشکلی در خودرو است که ایمنی راننده و سرنشینان خودرو را به‌خطر می‌اندازد و در چندین نمونه از یک طرح یا مدل دیده می‌شود.^۱ قانون اصلاح قانون حمل و نقل سطحی امریکا^۲ یک نقص مرتبط با ایمنی را به‌عنوان عملکرد وسیله نقلیه موتوری یا تجهیزات آن توصیف می‌کند که مردم را در برابر خطر غیرمنطقی تصادفات ناشی از طراحی، ساخت یا عملکرد خودرو محافظت می‌کند.

در ایران، در آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۹۵، فراخوان ایمنی به‌طور ضمنی با تعریف نقص ایمنی پذیرفته شده است. بند «غ» ماده ۲ آیین‌نامه مقرر می‌دارد: «قطعه ایمنی خودرو، قطعه‌هایی که عیب آنها موجب احتمال صدمه به جسم، جان و مال اشخاص گردد» و بند «ف»: «عیب ایمنی، عیوبی که احتمال ایجاد صدمه به جسم، جان و مال اشخاص گردد».

بنابراین، نقص مربوط به ایمنی نقصی است که دلیل طراحی و یا ساخت که احتمالاً بر عملکرد ایمن محصول - بدون هشدار قبلی به کاربر - تأثیر می‌گذارد و ممکن است خطر قابل توجهی برای راننده، سرنشینان و دیگران داشته باشد. به عبارت دیگر، فراخوان‌های ایمنی زمانی انجام می‌شود که سازندگان وسایل نقلیه موتوری یا تجهیزات وسایل نقلیه موتوری، تشخیص دهند که نقص ایمنی در محصول سازنده وجود دارد یا این محصول با حداقل استانداردهای ایمنی مطابقت ندارد.

۱.۲.۳. فراخوان اجباری (Mandatory Recall)

فراخوان اجباری معمولاً جدی گرفته می‌شود، زیرا یک نقص مربوط به ایمنی است و اداره ایمنی آن را اجرا می‌کند. تمام هزینه‌های تعمیرات باید از سوی سازنده پرداخت شود (بنابراین تعمیر ماشین رایگان است). ممکن است یک بار در طی چندین سال انجام شود. فراخوان‌های اجباری در اکثر موارد یک «رویه اضطراری» است (Rupp & Taylor, 2002: 126). برخلاف سازمان غذا و داروی امریکا^۳ که در برخی موارد اختیار مطلق برای تحمیل فراخوان اجباری دارد، اداره ایمنی اما تصمیمش به فراخوان، قابل به‌چالش کشیدن در دادگاه است. اکثر فراخوان‌ها داوطلبانه هستند و از زمان تأسیس آژانس تا

1. Safercar.gov

2. The Fixing America's Surface Transportation (FAST) Act

3. FDA

سال ۱۹۹۶ فقط ۸ مورد فراخوان اجباری وجود داشته است^۱، زیرا فراخوان اجباری ممکن است مستلزم یک نبرد طولانی در دادگاه باشد و به وجهه آژانس و تولیدکننده آسیب بزند. در ماده ۲۹ آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، ابتدا حل اختلاف برعهده عرضه‌کننده گذاشته شده است و اگر اختلاف رفع نشد، وزارت صنعت، معدن و تجارت و سپس هیئت حل اختلاف در این خصوص صالح معرفی شدند. به‌نظر می‌رسد مرجعی که می‌تواند فراخوان اجباری صادر کند وزارت صنعت، معدن و تجارت است؛ اگرچه تا به امروز فراخوان اجباری در ایران مشاهده نشده است. در سال ۱۳۹۳، برای خودروهای رانا، پژو ۲۰۶ و پژو اس دی مدل‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ به‌منظور بازبینی سیستم برقی فراخوانی صورت گرفت و در سال ۱۳۹۸ برای خودروهای پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ در جهت بازبینی و کنترل سیستم روغن‌کاری موتور فراخوانی اعلام شد. همچنین در سال ۱۳۹۶، برای رفع نقص سیم‌کشی خودروی تیا فراخوان انجام گرفت که این اطلاع‌رسانی از طریق اعلام در پایگاه اینترنتی شرکت‌های تولیدکننده انجام شده است، بدون اینکه برای هرکدام از دارندگان این دسته از خودروها اطلاعیه‌ای یا نامه‌ای فرستاده شود.

۴.۲.۱. فراخوان داوطلبانه (Voluntary Recall)

فراخوان داوطلبانه زمانی اتفاق می‌افتد که سازنده از موضوعی آگاه شود که از جنبه ایمنی خطر ایجاد می‌کند (Masterson, 2019: 10)؛ این به آن معنی است که مشکل ایجادشده به‌طور بالقوه می‌تواند به مصرف‌کنندگان آسیب برساند. در این مورد، فراخوان یک حمله پیشگیرانه برای محدود کردن مسئولیت سازنده است. این فراخوان‌ها هرگز منقضی نمی‌شوند و بدون توجه به اینکه خودرو چقدر قدیمی بوده، چقدر کار کرده و یا چند مالک داشته باشد، تعمیر رایگان خودرو انجام می‌شود^۲. سازندگان با روش‌های بازرسی و سیستم‌های جمع‌آوری اطلاعات خود متوجه می‌شوند که نقص ایمنی وجود دارد یا الزامات استاندارد ایمنی فدرال برآورده نشده است. سازنده موظف است چنین یافته‌هایی را به اداره ایمنی گزارش کند و اقدامات لازم را انجام دهد و مشکل را اصلاح نماید^۳. در ایران دستورالعمل قانونی اندکی در مورد زمان و چگونگی فراخوان داوطلبانه وجود دارد.

اکثر فراخوان‌هایی که در کشور ما صادر می‌شوند از نوع فراخوان اختیاری هستند، مانند برخی خودروهای هایما توربو شارژی تولید شرکت ایران خودرو که در سیستم خنک‌کننده ایراداتی داشتند و در سال ۱۳۹۶ سبب فراخوانی برای این دسته از خودروها شد^۴، و یا برخی خودروهای

1. Wall Street Journal, June 5, 1996

2. <https://www.consumerreports.org/car-recalls-defects/car-recall-guide-questions-answered/>
تاریخ رویت ۱۹ آذر ۱۴۰۰

3. <https://www.odi.nhtsa.dot.gov/recalls/recallprocess.cfm> ۲۱ آذر ۱۴۰۰

4. <https://www.ghatreh.com> ۱۷ مرداد ۱۴۰۰

پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ تولیدی شرکت ایران خودرو که نقص سیستم روغن کاری داشتند و مشکلاتی را برای مصرف‌کنندگان به وجود آورده بودند.^۱

۲. مرجع صادرکننده فراخوان

در پرونده «مالیو» در اثر پاره شدن مخزن سوخت شورولت مدل ۱۹۷۹، سرنشینان دچار سوختگی و آسیب جدی شدند و این امر در اثر شکست شرکت جنرال موتورز در طراحی مجدد یا فراخوان یک سیستم سوخت معیوب، تشخیص داده شد.^۲ نه جنرال موتورز و نه اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه فراخوانی را برای این مدل آغاز نکرده بودند. دادگاه کالیفرنیا این سؤال اساسی را مطرح کرد که چه کسی باید فراخوان را آغاز کند؟ دیدگاه سنتی فقط دو مرجع دولت (اداره ملی ایمنی) و تولیدکننده را صالح می‌داند. بیشتر فراخوان‌های صادرشده از سوی آژانس مربوط به وسایل نقلیه موتوری و تجهیزات مربوطه، صندلی‌های ایمنی کودک و لاستیک است.^۳

با استفاده از داده‌های نوزده‌ساله (۱۹۸۰ تا ۱۹۹۸) شواهدی پیدا کرده‌ایم که نشان می‌دهد دولت فراخوان‌های بزرگ‌تر و کم‌خطرتری را شامل مدل‌های قدیمی‌تر، و شرکت‌های تولیدکننده احتمالاً فراخوان‌های ارزان‌قیمت‌تری را آغاز می‌کنند.^۴ اداره ملی ایمنی در فرایند فراخوان ایمنی خودرو به‌طور کلی مشابه مقامات آژانس‌های دارای صلاحیت صدور فراخوان ایمنی خودرو در کانادا، آلمان، ژاپن و بریتانیا عمل می‌کند.

بخش ۱۱۳(الف) قانون ایمنی سال ۱۹۶۶ مقرر می‌دارد:^۵ «هر سازنده وسایل نقلیه موتوری باید هرگونه نقص در هر وسیله نقلیه موتوری یا تجهیزات وسیله نقلیه موتوری تولیدشده از سوی آن سازنده را که با حسن نیت تشخیص می‌دهد که به ایمنی وسایل نقلیه موتوری مربوط می‌شود، اطلاع‌رسانی کند». در صورتی که اداره ایمنی، بررسی نقص ایمنی را آغاز کرده باشد و صرف نظر از اینکه تحقیقات خود را به پایان رسانده باشد، فراخوان‌ها از جانب دولت به‌عنوان آغازکننده، طبقه‌بندی می‌شوند. از سوی دیگر، در صورتی که اداره ایمنی تحقیقات ایمنی را آغاز نکرده باشد، فراخوان‌ها از سوی سازنده به‌عنوان آغازگر طبقه‌بندی می‌شوند. بررسی سه منبع پایگاه اداره

1. <http://cartoutv.com> تاریخ رؤیت ۱۷ مرداد ۱۴۰۰

2. Wall Street Journal, July 12, 1999).

3. United States Government Accountability Office, Report to Congressional Requesters, AUTO SAFETY, NHTSA Has Options to Improve the Safety Defect Recall Process GAO 11-603. 2011. <https://www-odi.nhtsa.dot.gov/recalls/recallprocess.cfm> تاریخ رؤیت ۱۹ آذر ۱۴۰۰

4. United States Government Accountability Office, Report to Congressional Requesters, AUTO SAFETY, NHTSA Has Options to Improve the Safety Defect Recall Process. GAO 11-603. 2011. <https://www-odi.nhtsa.dot.gov/recalls/recallprocess.cfm>

5. Section 113(a) of the 1966 Safety Act

ایمنی و روزنامه‌وال استریت و وبسایت مودی باند ریکورد^۱ نشان می‌دهد که در طی سال‌های متمادی فراخوان‌ها انجام می‌شدند بدون آنکه آغازگر آن مشخص باشد یا در گزارش‌ها ذکر شود؛ بنابراین دو حالت وجود دارد: ۱- یا اداره ایمنی و سازنده هم‌زمان از عیوب آگاهی پیدا می‌کنند که هر نهاد باید تصمیم بگیرد که کدام دسته از شکایات را بررسی کند. معمولاً بررسی همه شکایات بهینه نیست، زیرا انجام تحقیقات پرهزینه است. در اینجا اداره ملی ایمنی اولویت پیدا می‌کند و در مورد عیوب بالقوه و مربوط به نقص ایمنی تحقیق خواهد کرد. ۲- یا سازنده در ابتدا دارای اطلاعات برتر در مورد عیوب احتمالی است که دولت مدتی طول می‌کشد تا به آن پی ببرد. سازنده، عیوب بالقوه را بررسی می‌کند و به‌جای اینکه ریسک هزینه‌های گزاف جبران خسارت در اثر عیب را- به خاطر انتظار برای بررسی دولت- متحمل شود، رأساً فراخوان صادر می‌کند. در قوانین ایران به‌صراحت به مرجع آغازکننده فراخوان اشاره نشده است، اما ماده ۲۳ آیین‌نامه حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مقرر می‌دارد: «عرضه‌کننده مکلف است استانداردهای ابلاغی در مورد ایمنی، کیفیت و سلامت خودرو را رعایت کند» و بند «ک» مقرر می‌دارد: «استانداردهای ناظر به تولید، ایمنی، کیفیت، آلاینده‌گی زیست‌محیطی، فروش و خدمات پس از فروش از سوی وزارت، سازمان ملی استاندارد، سازمان محیط زیست و وزارت نفت رعایت شود». بنابراین، علاوه بر تولیدکننده، سازمان‌های زیر نیز ممکن است با پی بردن به عدم رعایت استانداردهای اعلامی خود از طرف تولیدکننده، آغازگر یک فراخوان باشند. این سازمان‌ها عبارت‌اند از: وزارت صنعت، معدن و تجارت؛ سازمان ملی استاندارد؛ سازمان محیط زیست؛ وزارت نفت.

۳. نقش دادگاه و دعاوی خصوصی در شروع فراخوان

بر اساس دیدگاه مدرن، علاوه بر دولت و تولیدکننده، دادگاه و دعاوی خصوصی مرجع سوم در شروع فراخوان هستند. دعاوی خصوصی از دو روش ممکن است بر فرایند فراخوان خودرو مؤثر باشد. اول اینکه دعاوی حقوقی خصوصی به تولیدکنندگانی که خودروهای نایمن را می‌فروشد، بار مالی تحمیل می‌کند، از جمله هزینه‌های مستقیم مانند حق‌الزحمه و کلا، تسویه حساب، خسارات تنبیهی و همچنین هزینه‌های غیرمستقیم مانند آسیب به شهرت از طریق تبلیغات نامطلوب یک محاکمه. روش دوم، بررسی اقدامات ایمنی تولیدکننده خودرو است. خودروسازانی که با این جنبه روبه‌رو هستند، معمولاً با سرپوش گذاشتن بر آزمایش‌های داخلی که نقص‌ها را نشان می‌دهد، دروغ گفتن به قربانیان و بازرسان در مورد تعیین نقص‌های داخلی، امتناع از یادداشت‌برداری یا مسئولیت فردی در جلسات مربوط به طراحی ایمنی (Ruiz & Ivory, 2014: 4)، تمایل خود را برای محافظت از نتیجه عمل خود نشان می‌دهند (Colias, 2014: 2).

1. Moody's Bond Record [1980-1998], (Moody's Investor Services, New York).

دعوی پیش از فراخوان معمولاً با فراخوان خودروها با نقص‌های خطرناک‌تر ارتباط دارد. البته احتمال کمتری وجود دارد که دعوی پیش از فراخوان در فراخوان خودروهای دارای نقصی که خطر تصادف یا آتش‌سوزی را افزایش می‌دهد دخیل باشد، زیرا معمولاً در این موارد، تولیدکننده‌ها به‌طور داوطلبانه فراخوان می‌دهند و نیازی به طرح دعوا نیست. بین تحقیقات اداره ایمنی و وجود دادرسی پیش از فراخوان، رابطه مثبتی وجود دارد. اما در قلب دیدگاه سنتی این فرض وجود دارد که دعوی حقوقی خصوصی نمی‌تواند فراخوان خودرو را آغاز کند. برای به‌چالش کشیدن این فرض، ارتباط بین فراخوان خودرو و دعوی خصوصی به صورت مصداقی بررسی می‌شود:

▪ نقص ترمز در خودروهای ساخت کمپانی جنرال موتورز. یک مهندس پی برد که بسیاری از سوئیچ‌های احتراق به نیروی غیرمعمول برای خاموش شدن نیاز دارند، بیشتر از نیرویی که زانو با ستون فرمان برخورد می‌کند. همچنین، این مهندس متوجه اختلاف بین سیستم ترمزهای قدیمی و جدید شد، به طوری که ترمزهای قدیمی‌تر به نیروی کمتری نیاز داشتند تا خاموش شوند. هیچ نشانه‌ای وجود نداشت که ترمزهای جدید و قدیمی متفاوت طراحی شده باشند. در واقع، جنرال موتورز هر دو مجموعه ترمز را با شماره قطعه یکسان مهر کرده بود. سرانجام جنرال موتورز اعتراف کرد و راضی به فراخوان شد (Penenberg, 2014: 2).

▪ فراخوان کیسه هوای تاکاتا در خودروهای ساخت کمپانی هیوندا. در ۲۰۰۷، یک مشتری شکایتی را علیه هیوندا ارائه کرد و ادعا نمود که نقص ایمنی باعث باز شدن غیرمعمول کیسه‌های هوا در هیوندا آکورد یا سیویک ۲۰۰۱ آنها شده است. ظاهراً مدل بادکننده ایربگ، قطعات فلزی را- از پوسته بیرونی خود به هنگام باز شدن از طریق پارچه کیسه هوا- شلیک می‌کرد. پس از بیش از یک سال بررسی، هیوندا تشخیص داد که در برخی از خودروهای سیویک و آکورد ۲۰۰۱ مجهز به کیسه هوای تولیدشده در شرکت تاکاتا، نقصی وجود دارد (Willen, 2009: 3). در نوامبر ۲۰۰۸، هیوندا اولین فراخوان خود را در خصوص نقص کیسه هوای تاکاتا در خودروهای خود صادر کرد!

▪ فراخوان چراغ جلو خودروهای کرایسلر دوج در فوریه ۲۰۱۲. کرایسلر فراخوانی برای حدود ده هزار دستگاه از دوج چارجرهای فروخته‌شده به نیروهای پلیس صادر کرد، که به‌صراحت مدل‌های فروخته‌شده به عموم را پوشش نمی‌داد. این فراخوان به دنبال رفع عیب سیستم‌های الکتریکی چراغ‌های جلو بود که بیش از حد گرم شده، می‌توانست به از بین رفتن عملکرد نور پایین و اتصالی در سیستم الکترونیکی خودرو و نابودی بخشی از عملکرد سیستم ترمز منجر شود. در سال ۲۰۱۳، چراغ‌های جلوی نور پایین در دوج چارجر غیرپلیسی کیوانا گاترون روشن نشد. پس از تلاش‌های مکرر برای تعمیر این مشکل، نامزد گاترون متوجه شد که دسته چراغ‌های جلوی خودرو

1. Honda, Amended 573 Report for Recall 09V-259, July 29, 2009, <http://www-odi.nhtsa.dot.gov/acms/cs/jaxrs/down-load/doc/ACM12254242/RCDNN-09V259-6845.pdf>/Last visited: 1400/9/18

ذوب شده به نظر می‌رسد. گاترون وسیله نقلیه خود را به نمایندگی کرایسلر برد و در آنجا به او اطلاع دادند که ماشینش چون غیرنظامی است مشمول فراخوان نمی‌شود (Dillon, 2014: 3). ماه‌ها بعد، کیوانا گاترون یک شکایت علیه کرایسلر به اتهام نقض قانون حمایت از مصرف‌کنندگان کالیفرنیا و قانون رقابت ناعادلانه کالیفرنیا ارائه کرد. گاترون مدعی شد که کرایسلر «عیب‌های دسته چراغ‌های جلو» را در خودروهای غیرنظامی پنهان کرده «از فراخوانی خودروهای فروخته شده به غیرنظامیان خودداری می‌کند». اما در سال ۲۰۱۴، کرایسلر با گاترون توافق کرد که دعوی خود را مسترد کند، و کرایسلر فراخوانی برای خودروهای غیرنظامی صادر کرد.^۱

▪ فراخوان کمپانی تویوتا برای باز شدن نابهنگام کیسه هوا. در سال ۲۰۱۲ توماس هیلینگ و همسرش در حال رانندگی با تویوتا خود بودند که خودروی دیگری به آنها برخورد کرده، همسر هیلینگ فوت کرد. هیلینگ علیه تویوتا به دلیل باز شدن نابهنگام و نایمن کیسه‌های هوا طرح دعوا کرد تا بالاخره در سال ۲۰۱۴ تویوتا ناچار به صدور فراخوان شد. در بررسی‌های انجام شده مشخص شد که فراخوان‌های مشهور متعددی وجود دارند که دادگاه‌ها و دعاوی خصوصی عامل شروع کننده آن هستند. پس علاوه بر دولت و شرکت‌های تولیدکننده، دعاوی خصوصی هم می‌توانند سبب شروع یک فراخوان شوند. اما در ایران هنوز فراخوانی وجود ندارد که دعاوی خصوصی و دادگاه‌ها شروع کننده آن باشند و غیر از تصادف زنجیره‌ای بهبهان، مورد دیگری وجود ندارد که دادگاه‌ها برای انجام فراخوان خودرو فشاری وارد آورده باشند.

۴. ماهیت حقوقی فراخوان

تشخیص ماهیت حقوقی فراخوان سبب می‌شود تا در حال حاضر که قواعدی منسجم و روشن برای فراخوان خودرو وجود ندارد، دادگاه‌ها بتوانند با تشخیص ماهیت فراخوان از قواعد و قوانین موجود برای حل و فصل موضوع استفاده کنند. در خصوص ماهیت حقوقی فراخوان خودرو در هیچ قانون یا کتاب حقوقی بحث نشده است. در اینجا، شباهت‌ها و تفاوت‌های فراخوان خودرو با سایر نهادهای حقوقی بیان می‌شود.

۴.۱. فراخوان خودرو و ایقاع

ایقاع، عمل حقوقی است که فقط با اراده یک نفر ایجاد می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۹۰: ۲۴؛ صفایی، ۱۳۷۹: ۲۰؛ شهیدی، ۱۳۸۶: ۲۴۱). ممکن است تصور شود که فراخوان نوعی ایقاع است که تولیدکننده با اراده یک‌جانبه خود، تمایل خود را به تعمیر خودروهای معیوب بیان می‌کند، اما این

1. Stipulation of Voluntary Dismissal at 3, Gathron v. Chrysler Group LLC, No. 3:13-cv-05922 (N.D. Cal. Aug. 22, 2014), 2014 WL 4828384 at *1; Joint Case Management Conference Statement, Gathron v. Chrysler Group LLC, No. 3:13-cv-05922 (N.D. Cal. 2014).

امر صحیح نیست، زیرا برای شکل‌گیری یک فراخوان، تنها ارادهٔ تولیدکننده نیست که حائز اهمیت است. این مصرف‌کنندگان هستند که با پذیرش فراخوان و تحویل خودروی معیوب خود، به آن ترتیب اثر می‌دهند. لذا ارادهٔ مصرف‌کنندگان سوی دیگر این نهاد حقوقی است که سبب می‌شود از ایقاع دور شده، به عقد نزدیک شود.

۲.۴. فراخوان خودرو و گارانتی

گارانتی در واقع شرط تضمین و دوام کالا از سوی تولیدکننده است (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۹۸۷). آیا فراخوان مانند گارانتی خودرو است؟ هیچ‌یک از انواع فراخوان، بخشی از گارانتی خودرو در نظر گرفته نمی‌شود. فراخوان‌ها برای تعمیرات خاص انجام می‌شوند و معمولاً از سوی سازنده بدون هیچ هزینه‌ای برای مصرف‌کننده پوشش داده می‌شوند، حتی اگر سازنده در صورت فراخوان تعمیرات لازم را پوشش دهد، تعمیرات آتی پوشش داده نخواهد شد. همچنین فراخوان‌ها با توجه به سیاست‌های مربوط به وسایل نقلیه، معمولاً به دلیل سن / میزان کارکرد خودرو پوشش داده نمی‌شوند.

۳.۴. فراخوان خودرو و شرط ضمن عقد

شرط ضمنی، شرطی است که به نحو صریح مطرح نشده، ولی از مذاکرات و گفتگوهای دوطرف قبل از عقد یا حین عقد، به آن پی برده می‌شود (ره‌پیک، ۱۳۹۳: ۴۰۰؛ محقق داماد، ۱۳۸۸: ۱۶۵). ممکن است تصور شود فراخوان خودرو شرط ضمنی برای صحت و سلامت خودرو است؛ با این مضمون که هرگاه خودرو معیوب تشخیص داده شد، تولیدکننده متعهد می‌شود که آن را تعمیر یا تعویض نماید یا ثمن را مسترد سازد. اما این مقایسه نیز صحیح نیست، زیرا اگر فراخوان خودرو شرط ضمن عقد بود، بنابر اصل نسبی بودن قراردادهای، فقط نسبت به مصرف‌کنندگان اول قابل اجرا بود، درحالی که فراخوان نسبت به عموم مردم و مصرف‌کنندگان خودرو داده می‌شود که ممکن است اصلاً طرف قرارداد با تولیدکننده نباشند. مگر اینکه معتقد باشیم که در هنگام انعقاد عقد، تولیدکننده و مصرف‌کننده اول، تعهد به نفع ثالث (مصرف‌کنندگان بعدی) ایجاد کرده‌اند، اما این امر قابل پذیرش نیست، زیرا اولاً تعهد به نفع ثالث زمانی ایجاد می‌شود که طرفین به صراحت قصد ایجاد تعهد به سود ثالث را داشته باشند (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ج ۳: ۳۲۷؛ شهیدی، ۱۳۸۶: ۳۰۶)؛ درحالی که در زمان انعقاد عقد خودرو، هدف ایجاد تعهدی به سود ثالث نیست. ثانیاً در تعهد به نفع ثالث، قصد احسان شرط است (کاتوزیان، همان: ۳۶۰)؛ درحالی که در هنگام انعقاد عقد خودرو، هدف احسان نبوده است.

۴.۴. فراخوان خودرو و جعاله

ممکن است تصور شود که فراخوان خودرو در قالب عقد جعاله قابل توجیه است، به این صورت که

تولیدکننده خودرو به عنوان عامل بر اساس عقد جعاله، تعهد به تعمیر یا تعویض خودرو را برعهده می‌گیرد. در عقد جعاله، کیفیت و چگونگی انجام تعهد می‌تواند مجهول باشد. در فراخوان خودرو نیز چگونگی انجام فراخوان و کیفیت تعمیر و تعویض می‌تواند مجهول باشد. در عقد جعاله، هزینه‌های انجام عمل و اجرای آن برعهده عامل قرار می‌گیرد. در فراخوان خودرو نیز هزینه‌ها برعهده تولیدکننده خودرو است. تعهد عامل در عقد جعاله تعهد به نتیجه است و تعهد تولیدکننده در فراخوان خودرو نیز تعهد به نتیجه می‌باشد و تا زمانی که اصلاح و تعمیر درصد قابل توجهی از خودروها را انجام نداد، فراخوان کامل نمی‌شود. اما این اندیشه را باید از ذهن زدود، زیرا جعاله و فراخوان خودرو، تفاوت‌های بسیاری دارند؛ از جمله اینکه عقد جعاله یک عقد معوض و رضایی است، درحالی که فراخوان خودرو نمی‌تواند معوض باشد. جاعل مکلف به پرداخت جعل (اجرت) است، اما در فراخوان خودرو، مصرف‌کننده نباید هزینه‌ای به تولیدکننده پرداخت کند. عقد جعاله یک عقد جایز است و هر زمان که طرفین بخواهند می‌توانند آن را برهم بزنند، اما تولیدکننده خودرو نمی‌تواند فراخوان را نادیده بگیرد یا از آن عدول کند. در عقد جعاله، فقط عامل در برابر جاعل مسئولیت دارد، درحالی که در فراخوان خودرو، تولیدکننده علاوه بر مصرف‌کننده اول (در صورت انتقال) در برابر مصرف‌کنندگان بعدی نیز مسئولیت خواهد داشت. در عقد جعاله، جاعل مشخص و عامل نامعلوم است، درحالی که در فراخوان برعکس است، تولیدکننده مشخص و مصرف‌کننده نیاز به تعیین شدن دارد.

۵.۴. فراخوان خودرو و خیار عیب

فراخوان خودرو و خیار عیب اشتراکاتی دارند، از جمله اینکه فقدان وصف سلامت کالا به مشتری حق فسخ یا مطالبه ارش می‌دهد. در فراخوان خودرو نیز به دلیل عیب و نقص، خودرو به تولیدکننده برگشت داده می‌شود. در خیار عیب، مشتری می‌تواند از حق خود صرف‌نظر کند. در فراخوان خودرو نیز مالک می‌تواند به فراخوان بی‌توجه باشد و از آن صرف‌نظر کند. با وجود این، تفاوت‌هایی بین فراخوان خودرو و خیار عیب موجود است؛ از جمله اینکه دارنده خیار عیب فقط حق فسخ یا گرفتن ارش دارد، اما مالک خودرو حق تقاضای تعمیر و یا تعویض را خواهد داشت. خیار عیب فوریت دارد، اما مالک خودرو برای پاسخگویی به فراخوان، می‌تواند با تأخیر اقدام کند. خیار عیب ناظر به عیوب قبل از قبض است، اما فراخوان خودرو ناظر به عیوب پس از قبض (که در زمان تولید یا طراحی، عیب ایجاد شده است) نیز می‌شود. در خیار عیب در صورت فسخ و برگشت کالا، عقد از بین می‌رود، ولی در فراخوان خودرو، برگشت خودرو به تولیدکننده با بقای عقد (در صورت لزوم تعمیر و تعویض) صورت می‌گیرد. خیار عیب به سود هر دو طرف عقد است، اما فراخوان خودرو به سود مصرف‌کننده خواهد بود. خیار عیب در مواردی از بین می‌رود و ساقط می‌شود، اما وظیفه تولیدکننده به انجام فراخوان خودرو، قابل سقوط با تراضی یا عامل دیگری نیست.

۴.۶. فراخوان خودرو و ضمان قهری

درجایی که فردی به دیگری خسارتی وارد کند، ولی رابطه قراردادی وجود نداشته باشد، از باب ضمان قهری به جبران خسارت مکلف می‌شود (صفایی، ۱۳۵۱: ۵۰۰). در اینجا ممکن است تصور شود که فراخوان خودرو نوعی ضمان قهری تولیدکننده برای جبران تولیدات معیوب خود است. اما این امر صحیح نیست، زیرا اگر ضمان قهری بود نباید به اختیار و اراده تولیدکننده منوط می‌شد. چنان که بیان شد برخی از فراخوان‌های خودرو اختیاری هستند. از سوی دیگر در قبال این ضمان قهری، برای مصرف‌کننده وظایفی پیش‌بینی شده است؛ از جمله اینکه ظرف مهلت تعیین‌شده خودروی خود را به نمایندگی برساند که گاهی ممکن است مصرف‌کننده از فراخوان آگاه نشود و جبران خسارتی برای او انجام نگردد. از طرف دیگر، این چه نوع ضمان قهری است که قانون‌گذار مصرف‌کننده را اجبار می‌کند که در ابتدا تعمیر را بخواهد و اگر ممکن نبود تعویض و یا استرداد ثمن را بخواهد؛ درحالی که هدف ضمان قهری، اعاده وضع زیان‌دیده به حالت پیشین است، و این زیان‌دیده است که باید بین مثل یا قیمت (بر اساس مثلی یا قیمی بودن) مختار باشد و نحوه جبران زیان را تعیین کند.

۴.۷. فراخوان خودرو و نظم عمومی

دولت‌ها با هدف تأمین عدالت اجتماعی، در رفاه عمومی دخالت کرده، قوانینی را با عنوان حمایت از مصرف‌کننده تصویب نموده‌اند (باریکلو، ۱۳۹۷: ۶۵). در ایران، قانون کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی مصوب ۱۳۸۹، وزارت صنایع و معادن را مکلف نموده است که استانداردهای ایمنی را به خودروسازان ابلاغ کند و از تولید یا ورود خودروها و قطعات غیراستاندارد جلوگیری نماید (بادینی و عباسی، ۱۳۹۴: ۴۶). در مسئله فراخوان خودرو، دولت بیشترین نظارت و مداخله را دارد، زیرا علاوه بر هدف جبران خسارت مصرف‌کنندگان، حفظ نظم عمومی جامعه نیز مدنظر است. دخالت بیش از اندازه دولت سبب شد تصور شود که فراخوان خودرو از ماهیت حقوق خصوصی خارج شده، به حقوق عمومی نزدیک‌تر شده است. اما این تصور صحیح نیست، زیرا در بسیاری از نظام‌های حقوقی، تبلور اقدامات پیشگیرانه از طریق تدابیر حقوق عمومی و وضع مقررات ایمنی و نظارتی برای تحقق ایمنی شهروندان انجام می‌گیرد (بادینی و عباسی، ۱۳۹۴: ۳۱). صرف مداخله دولت سبب نمی‌شود امری ماهیت حقوق عمومی به خود بگیرد، و همچنان فراخوان خودرو ناظر به روابط دو شخص حقیقی یا حقوقی (تولیدکننده و مصرف‌کننده) است و فقط اهمیت فوق‌العاده فراخوان خودرو و لزوم حمایت از مصرف‌کنندگان سبب شده است فراخوان خودرو- که گاه قشر وسیعی از افراد جامعه را دربر می‌گیرد- به لحاظ نظم عمومی با مداخله دولت روبه‌رو شود.

مداقه در طبیعت و ماهیت حقوقی فراخوان خودرو، حاکی از وجود ماهیتی ویژه است. فراخوان خودرو نمی‌تواند در پوشش عقود مثل جعله یا نهادی مانند تعهد به نفع ثالث تحلیل شود و

ماهیتی دوگانه دارد. از یک لحاظ، ضمان قهری بوده، لزوم مسئولیت تولیدکننده را به جبران زیان‌های وارده ناشی از تولیدات معیوب خود نشان می‌دهد و از لحاظ دیگر، جنبه نظم عمومی داشته، برای حفظ نظم جامعه و حمایت از مصرف‌کننده، با مداخله دولت مواجه شده است. فراخوان، نسبت به عیب‌های موجود برای خساراتی که ممکن است در آینده وارد کند، جنبه نظارتی و پیشگیری پیدا می‌کند و نیز نسبت به عیوبی که در حال حاضر باعث خسارت شده‌اند، جنبه ضمان قهری دارد. در واقع، زمانی فراخوان الزامی است که یکی از استانداردهای اعلامی رعایت نشده باشد و این می‌شود نقض مقررات ایمنی و جنبه پیشگیری ماجرا. اما جایی که عیب به دلیل نقض استانداردها نبوده، حتی مقررات ایمنی هم نتوانسته‌اند عیوب ایجادشده را پیش‌بینی کنند، باید جنبه مسئولیت مدنی را بپذیریم. پس صرف رعایت استانداردها و مقررات ایمنی نمی‌تواند تولیدکننده را از انجام فراخوان مبرا سازد.

نتیجه

از مجموعه مباحث مطرح شده در این نوشتار چنین نتیجه‌گیری می‌شود:

- ۱- در حقوق ایران فراخوان خودرو تعریف نشده است، اما می‌توان آن را اعلانی از طرف تولیدکننده یا عرضه‌کننده دانست که برای جبران نقض در خودروهای معیوب داده می‌شود که صدور آن می‌تواند از طرف سازنده یا سازمان‌های دولتی ناظر باشد. فراخوان خودرو انواع مختلفی دارد، ولی اکثر فراخوان‌ها از نوع نقض ایمنی بوده، به صورت داوطلبانه انجام می‌شود و فراخوان‌های توقف رانندگی و فراخوان‌های اجباری هم در سابقه قضایی ایران و هم امریکا به‌ندرت دیده می‌شود.
- ۲- با بررسی دیدگاه‌ها و نظریات مختلف درباره ماهیت حقوقی فراخوان خودرو و تحلیل نهادهای حقوقی متعددی که ماهیتاً قابلیت انطباق با این نهاد حقوقی را داشتند، همچنین با مذاقه در طبیعت و ویژگی‌های خاص این نهاد حقوقی، به نظر می‌رسد فراخوان خودرو طبیعتی دوگانه دارد. از یک لحاظ، ضمان قهری بوده و لزوم مسئولیت تولیدکننده را به جبران زیان‌های وارده ناشی از تولیدات معیوب خود نشان می‌دهد و از لحاظ دیگر، جنبه نظم عمومی داشته و برای حفظ نظم جامعه و حمایت از مصرف‌کننده، با مداخله دولت روبه‌رو شده است. گرچه دولت در بحث فراخوان نقش پررنگی دارد، اما صرف دخالت دولت در یک موضوع سبب نمی‌شود که آن موضوع تغییر ماهیت دهد و جنبه حقوق عمومی پیدا کند و در بحث فراخوان، دخالت دولت تنها جنبه حمایتی و پیشگیرانه دارد. همچنین فراخوان خودرو ماهیتی قراردادی در رابطه میان مصرف‌کننده اول و تولیدکننده دارد، زیرا به‌طور ضمنی در قرارداد شرط سلامت خودرو وجود دارد، اما در رابطه بین مصرف‌کنندگان بعدی ماهیتی قهری دارد، چون مصرف‌کنندگان بعدی طرف قرارداد با تولیدکننده نیستند و نمی‌توان مبنای الزام تولیدکننده به فراخوان و رفع عیب را قرارداد دانست.

۳- شرایط متفاوت اقتصادی و اجتماعی و سابقه طولانی که امریکا در بحث فراخوان دارد، قطعاً چندین گام از حقوق ایران جلوتر است که پیروی از مقررات قانونی و پیشگیری امریکا کمک شایانی به پیشرفت و بهینه‌سازی بحث فراخوان خواهد داشت. همچنین به دلیل پیشرفته‌تر بودن صنعت خودروسازی در امریکا نسبت به خودروسازی ایران که هنوز نوپا و در اول راه است، استانداردهای بالاتر و بیشتری در سازمان ملی ترافیک آنها پیش‌بینی شده که متناسب با پیشرفت صنعت و تخصص‌های به‌روز آنهاست؛ استانداردهایی که ممکن است سالیان دراز طول بکشد تا صنعت خودروسازی ایران به آن دست یابد. لذا علی‌رغم پیروی از مقررات پیشگیری و ایمنی امریکا باید استانداردهایی متناسب با سطح دستیابی به تکنولوژی و انتظارات مصرف‌کننده ایرانی برای فراخوان خودروها در ایران در نظر گرفته شود.

۴- مرجع آغازکننده فراخوان خودرو معمولاً و در اکثر مواقع خود سازنده است که بعد از پی بردن به عیب خودرو و با اراده و اختیار خود، اعلامیه‌ای برای رفع نقص صادر می‌کند. اما گاهی اوقات نیز ممکن است اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌ها در امریکا و سازمان ملی استاندارد در ایران، پی به وجود عیبی ببرند و از سازنده تقاضا کنند تا فراخوانی به جهت رفع نقص صادر نماید. در برخی موارد نیز دعاوی خصوصی مطروحه در دادگاه‌ها با اثبات عیوب خودرو می‌توانند سازنده را وادار به صدور فراخوان خودرو نمایند.

پیشنهادها

- در حقوق ایران همانند حقوق امریکا عمل شود و ماده ۲ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو اصلاح شده، در ادامه ماده پیش‌گفته به ماهیت فراخوان خودرو، چگونگی و نحوه صدور فراخوان خودرو و نیز ضمانت اجرای عدم انجام آن اشاره شود. تا راهگشای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان گردد. برای مثال، در این ماده مقرر شود که در صورت بروز عیب در خودروهای تولیدی باید فراخوانی گسترده در رسانه‌های جمعی داده شود، در غیر این صورت، شرکت تولیدکننده به پرداخت جریمه نقدی معادل یک پنجم سود حاصل از تولید و فروش خودروهای معیوب محکوم می‌شود و آن دسته از مدیرانی که مسئول اعلام فراخوان بوده و امتناع کرده‌اند، به حبس از ۳ ماه تا ۲ سال محکوم می‌گردند.
- دعوی حقوقی خصوصی نقش اساسی در فرایند فراخوان خودرو دارد. یکی از راه‌های جلوگیری از تضییع حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، تصویب قانونی است که قضات را مجبور می‌کند از پذیرش توافق‌نامه‌هایی که برای عدم افشای اطلاعات نقص خودرو بین تولیدکننده و مصرف‌کننده منعقد می‌شود، خودداری کنند.
- غیرعادی نیست که یک وسیله نقلیه پس از تصادفات زیاد که شامل همان وسیله نقلیه

معیوب، قطعه یا لوازم جانبی معیوب است، فراخوانده شود. اغلب، چندین تصادف ناشی از یک عیب برای شروع بررسی لازم است، بنابراین ممکن است زمان زیادی طول بکشد تا فراخوان وسیله نقلیه رخ دهد. پیشنهاد می‌شود قانون‌گذار با اصلاح ماده ۲ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، تعداد دفعات تصادف و یا تعداد دعاوی خصوصی را که باید مطرح شود تا سازنده ملزم به فراخوان باشد مشخص کند. برای مثال مقرر کند در صورتی که تعداد دعاوی خصوصی یا تعداد تصادفات به ده مورد برسد، اعلام فراخوان اجباری باشد.

▪ اگر یک خودروی خطرناک قبلاً بر مصرف‌کنندگان عرضه شده باشد، ممکن است لازم باشد آن را فراخوانند. فراخوان خودرو یکی از رایج‌ترین اقدامات برای به حداقل رساندن خطرهای ناشی از خودروی معیوب است. با این حال، فراخوان‌ها تنها در صورتی از آسیب جلوگیری می‌کنند که مصرف‌کنندگان به آنها پاسخ دهند، یا با بازگرداندن محصولات یا حداقل، با توقف استفاده از آنها از فراخوان تبعیت کنند. ممکن است بسیاری از خودروهای فراخوان‌شده، تعمیر نشده باقی بمانند، به این دلیل که مصرف‌کنندگان از فراخوان خودرو مطلع نباشند. در واقع، برخی از مصرف‌کنندگان علی‌رغم مشاهده اخطار فراخوان، همچنان از محصولات خطرناک استفاده می‌کنند. این نشان می‌دهد که فضایی برای بهبود اثربخشی فراخوان‌ها، هم از نظر دستیابی به مصرف‌کنندگان متأثر و هم واداشتن آنها به اقدام عاجل لازم است. به منظور بهبود اثربخشی فراخوان خودرو، بسیار مهم است که بفهمیم چه چیزی باعث رفتار مصرف‌کنندگان در فرایند فراخوان می‌شود و فضای مساعدی برای اجبار مصرف‌کنندگان برای عمل به فراخوان فراهم گردد.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. ابهری، حمید؛ مافی، همایون؛ پارسا، ناهید (۱۴۰۰). مطالعه تطبیقی ضابطه‌های تشخیص عیب خودرو در حقوق ایران، انگلیس و آمریکا. *مطالعات حقوق تطبیقی*، دوره ۱۲، ش ۲.
۲. بادینی، حسن و پناهی اصائلو، پانته آ (۱۳۸۶). نقدی بر قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو. *فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی*، ش ۱.
۳. بادینی، حسن و عباسی، سمیه (۱۳۹۶). ارزیابی مسئولیت مدنی و مقررات ایمنی در پیشگیری از فعالیت‌های خطرآفرین. *مجله حقوقی دادگستری*، دوره ۸۱، ش ۹۹.
۴. باریکلو، علیرضا (۱۳۹۸). بررسی تطبیقی تحولات حاکم بر مسئولیت مبتنی بر تولید. *مطالعات حقوق تطبیقی*. دوره ۱۰، ش ۱.
۵. پوراسدی، محمد؛ پوراسدی، شاهین؛ اشرف‌الکتابی، آویشا (۱۳۹۰). آثار مسئولیت مدنی سازندگان خودرو در پرتو مقررات حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، در حقوق ایران و سایر نظام‌های حقوقی. *مطالعه مدیریت ترافیک*، ش ۲۳.

۶. جعفری لنگرودی، محمدجعفر (۱۳۷۳). *ترمیبولوژی حقوق*، ج ۳، چ ۶، تهران: انتشارات گنج دانش.
۷. ره‌پیک، حسن (۱۳۹۰). *حقوق مدنی*، حقوق قراردادها، چ ۱، تهران: انتشارات خرسندی.
۸. سلیمی، فضا و پارساپور، محمدباقر (۱۳۹۱). مبانی مسؤلیت مدنی عرضه‌کننده در مقابل مصرف‌کننده (مطالعه تطبیقی در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و حقوق اتحادیه اروپایی). *مجله پژوهش‌های حقوق تطبیقی*، دوره ۱۶، ش ۴.
۹. شهیدی، مهدی (۱۳۸۶). *تشکیل قراردادها و تعهدات*، چ ۶، تهران: انتشارات مجد.
۱۰. صفایی، حسین (۱۳۵۱). *حقوق مدنی*، ج ۲، چ ۱، تهران: مؤسسه عالی حسابداری.
۱۱. صفایی، حسین (۱۳۷۹). *قواعد عمومی قراردادها*، چ ۱، تهران: نشر میزان.
۱۲. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰). *ایفایع*، چ ۵، تهران: بنیاد حقوقی میزان.
۱۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۷). *قواعد عمومی قراردادها*، چ ۳، چ ۵، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۱۵. محقق داماد، سید مصطفی (۱۳۸۸). *نظریه عمومی شروط و التزامات در حقوق اسلامی*، چ ۱، تهران: مرکز نشر علوم اسلامی.

(ب) انگلیسی

- Colias Mike (2014). The GM nod, The GM salute, and a clash of cultures: Safety, cost-containment and impenetrable decision, *makin Automotive News*, http://www.autonews.com/arti-de/20140605/OEM1_1/140609883/the-gm-nod-the-gm-salute-and-a-clash-of-cultures, Last visited:1400/11/22
- Essex Amanda (2017). Helping Consumers Navigate Vehicle Recalls. *legis brief*, Vol. 25, <https://www.ncsl.org/research/transportation/helping-consumers-navigate-vehicle-recalls.aspx>.
- Feng Xiaorui Yongqin, Zhang Le Liu, Wenzhao Li. (2021). Analysis on the Trends and Characteristics of Vehicle Recalls in the United States. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, vol 634. Proceedings of the 2021 International Conference on Culture, Design and Social Development (CSDS 2021), pp. 500- 504. <https://doi.org/10.2991/assehr.k.220109.001>
- Klyatis, L. (2015). "Introduction to Successful Predicting of Product Performance (Reliability, Durability, Safety, Quality, Recalls, Profit, Life Cycle Cost, and Others). *SAE Technical Paper*, No. 2015-01-0487. <http://dx.doi.org/10.4271/2015-01-0487>
- Kumar, S., and Schmitz, S. (2011). Managing recalls in a consumer product supply chain — root cause analysis and measures to mitigate risk. *International Journal of Production Research*, Vol. 49, No. 1.
- Lingeman Jake, (2020). Kia,Hyundai Recall 600,000 Vehicles for Fire Risk, *Autoweek*, September 7",, <https://www.autoweek.com/news/industry-news/a33926842/kia-hyundai-recall-600000-vehicle-for-fire-risk>. Last visited:1400/3/10
- Malec Andrew M. , Smith Patricia K. Smuts Anson E. (2021). *Review of Industrial Organization*, volume 59, pages 37–55. <https://doi.org/10.1007/s11151-021-09811-4>.
- Manpreet, H., Hari, B., and Aleda, V.R (2011). Safety hazard and time to recall:

- The role of recall strategy, product defect type, and supply chain player in the U.S toy industry. *Journal of Operations Management* Vol. 29, Issues 7-8..
9. Masterson, Patrick, (2020). The 10 biggest Recalls ik 2019, *cars.com*, pp. 1-10 January 14, , at <https://www.cars.com/articles/the-10-biggest-recalls-in-2019-416480>. Last visited: 2021.4.17
 10. Penenberg Adam L., (2014).”GM’s Hit and Run: How a Lawyer, Mechanic, and Engineer Blew Open the Worst Auto Scandal in History. *PandoDaily* (Oct. 18, 2014), <http://pando.com/2014/10/18/gms-hit-and-run-how-a-lawyer-mechanic-and-engineer-blew-the-lid-off-the-worst-auto-scandal-in-history/> note 1 Last visited:1400/12/14 Ruiz Rebecca R. & Ivory Danielle,(2014) “Documents Show General Motors Kept Silent on Fatal Crashes“, N.Y. Times, <http://www.nytimes.com/2014/07/16/business/documents-show-general-motors-kept-silent-on-fatal-crashes.html>; Last visited:1400/12/14 Rupp Nicholas G. and Curtis R. (2002). Taylor ”Who Initiates Recalls and Who Cares? Evidence from the Automobile Industry.“ *The Journal of Industrial Economics* .Vol. 50, No. 2 , (27 pages) .Published By: Wiley [.https://www.jstor.org/stable/3569834](https://www.jstor.org/stable/3569834), Last visited :1400/12/11
 11. Shaaban Khaled AmroMaher Anusorn Singhapakdi. (2019). Effect of vehicle safety recalls on the perception towards other vehicles from the same country of origin. *Journal of Traffic and Transportation Engineering* (English Edition). Volume 6, Issue 5,. <https://doi.org/10.1016/j.jtte.2018.09.006>Get rights and content.
 12. United States Government Accountability Office, Report to Congressional Requesters,AUTO SAFETY, NHTSA Has Options to Improve the Safety Defect Recall Process GAO 11-603. 2011 .<https://www-odi.nhtsa.dot.gov/recalls/recallprocess.cfm> Last visited:1400/9/19,
 13. Honda, Amended 573 Report for Recall 09V-259, July 29, 2009, <http://www-odi.nhtsa.dot.gov/acms/cs/jaxrs/download/doc/ACM12254242/RCDNN-09V259-6845.pdf>. Last visited:1400/9/8
 14. <https://www.carguide.co.uk/blog/car-history-checks/vehicle-safety-recalls/> 2021.12.09
 15. <https://www.consumerreports.org/car-recalls-defects/car-recall-guide-questions-answered/> Last visited:1400/9/8
 16. <https://www-odi.nhtsa.dot.gov/recalls/recallprocess.cfm> Last visited:1400/9/21
 17. Comm, on Energy and Commerce. (2014). 113th Cong., ”Staff Report on the GM Ignition “, Switch Recall: Reviw of NHTSA 20. Last visited:1400/12/14
 18. Dillon David D., Chrysler, (2014). ”Defect and Noncompliance Report12V-042“
 19. <http://www-odi.nhtsa.dot.gov/acms/cs/jaxrs/download/doc/UCM416103/RCDNN-12V042-1893.pdf> Last visited:1400/12/14