

A comparative study of car defect detection criteria in Iranian, British and American law

Hamid Abhari*

*Professor, Private Law Group, Faculty of law and political Sciences, University of
mazandaran, babolsar, Iran*

Homayoon Mafi

*Professor, Faculty of Law and Political Science, University of Science and Research
Branch Tehran, Iran*

(Email: hmynmafi@yahoo.com)

Nahid Parsa

*Ph.D. Student in private law, Faculty of law and political Sciences, University of
mazandaran, babolsar, Iran*

(Email: Nahidparsa84@yahoo.com)

(Received: 2021/01/26, Accepted: 2021/07/14)

Abstract

The manufacturer of a defective sold car, as its supplier, is responsible for any loss to the consumer or the third party. The supplier's civil liability is an important issue to consider theoretically and practically. There are many questions in this regard, such as: Can any deficiency or excess be considered as a defect? What are the standards for recognition of the defects in a car? Is the definition of the paragraph "g" of Article 2 of the car Consumer Protection Act Regulation comprehensive? Through studying the issue, we will find that any deficiency or excess is not considered as a defect. The criteria for recognition of a defect include both personal and customary criteria in the Iranian Law. The personal criteria cannot be comprehensive. Therefore, it is difficult to recognize the defect. On the other hand, customary criteria can be also included the two meanings: local custom and customary person's expectations. Since a deficiency may be considered as a defect in a local custom, but not in another, considering the local custom as the criteria leads to the discrimination; however, the customary person's expectations criteria, as elected by the UK Law, seems to be 1 more comprehensive, provided that it combines with the risk-utility criteria. As a customary person's behaviors are stable in every place and time, it leads to the discrimination, with less probability. Accordingly, the definition of paragraph 1, "g" of Article 2 of the car Consumer Protection Act Regulation is not comprehensive.

Keywords

manufacturer, car, fault, responsibility, consumer.

* Corresponding Author, Email: h.abhari@umz.ac.ir, Tel:+9111115495, Fax:01135302102

مطالعات حقوق تطبیقی

دوره ۱۲، شماره ۲

پاییز و زمستان ۱۴۰۰

صفحات ۳۹۷ تا ۴۱۵ (علمی - پژوهشی)

مطالعه تطبیقی ضابطه‌های تشخیص عیب خودرو در حقوق

ایران، انگلیس و امریکا

حمید ابهری*

استاد گروه حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه مازندران

همایون مافی

استاد گروه حقوق خصوصی، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری

(Email: hmymafi@yahoo.com).

ناهید پارسا

دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه مازندران

(Email: Nahidparsa84@yahoo.com)

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۱/۰۷، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۴/۲۳)

چکیده

زمانی که خودروی فروخته شده معیوب باشد و به مصرف کننده یا ثالث آسیب برساند، تولیدکننده به عنوان عرضه کننده خودرو مسئول شناخته می شود. مسئولیت مدنی عرضه کننده خودروی معیوب از موضوعات مهمی است که بررسی آن از لحاظ نظری و عملی حائز اهمیت است. از جمله پرسش هایی که در این زمینه مطرح می شود این است که آیا هر کاستی یا زیادتی را می توان عیب شمرد؟ برای تشخیص عیب خودرو چه ضابطه هایی وجود دارد؟ آیا تعریف بند «ز» ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو، جامع است؟ با بررسی موضوع خواهیم دید که هر کاستی یا زیادتی عیب نیست. ضابطه های تشخیص عیب در حقوق ایران شامل دو معیار شخصی و عرفی می شود. معیار شخصی نمی تواند جامع باشد و تشخیص عیب را دشوار می سازد. معیار عرفی نیز می تواند مشتمل بر دو معنای عرف محل یا انتظارات انسان عرفی باشد. اگر عرف محل را ملاک قرار دهیم موجب تبعیض می شود، چون ممکن است عرف یک محل آن نقص را عیب بداند و عرف دیگر آن را عیب نداند. اما همچنان که در حقوق انگلیس برگزیده شده است، به نظر می رسد معیار انتظارات انسان متعارف می تواند کامل تر باشد؛ البته با این شرط که با معیار ریسک- سودمندی ترکیب شود، زیرا رفتار انسان عرفی در همه مکان ها و زمان ها واحد بوده، احتمال تبعیض در آن کمتر است. تعریف بند «ز» ماده ۲ آیین نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو هم جامع نیست.

واژگان کلیدی

تولیدکننده، خودرو، عیب، مسئولیت، مصرف کننده.

مقدمه

از لحاظ ضابطه تشخیص عیب بین خودرو و سایر کالاها تفاوتی وجود ندارد، همچنان که در حقوق امریکا و انگلیس هیچ قانون خاص و منحصر به فردی برای خودرو تصویب نشده و برای همه کالاها یک قانون کلی وضع شده است، اما در رویه قضایی تفاوت‌هایی در ماهیت عیب خودرو و اطلاعات تخصصی مربوط به آن وجود دارد. از این رو، در این تحقیق منحصراً به بررسی ضابطه‌های تشخیص عیب خودرو در حقوق ایران، انگلیس و امریکا پرداخته می‌شود. «عیب عبارت است از کاستی یا فزونی یک کالا نسبت به آن چه در غالب موارد، معیار داد و ستد تجار قرار می‌گیرد» (محقق کرکی، ۱۴۰۹ ق: ۵). بند «ز» ماده ۲ آیین‌نامه حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۹۵، عیب را هر زیاده و یا نقیصه و یا هر تغییر حالتی می‌داند که موجب کاهش ارزش اقتصادی کالا، خدمت یا عدم امکان استفاده متعارف از آن شود. شیخ انصاری نقص در مرتبه متوسط عرفی پایین‌تر برد. سلامت، مرحله‌ای معنی که نقصان وقتی عیب است که کالا را از رتبه متوسط عرفی پایین‌تر برد. سلامت، مرحله‌ای میان عیب و کمال است؛ حالتی که اغلب مصادیق کالا دارد یا وصف مشترک بین آنان است و احتمال دارد در اثر امر عارضی به مرحله کمال برسد یا در آن نقصی به وجود آید و معیوب گردد (به نقل از کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۶۸). از جمله پرسش‌هایی که در این زمینه مطرح می‌شود این است که آیا عیب خودرو در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، ضمانت اجرایی متفاوتی با قانون مدنی دارد؟ ضابطه تشخیص عیب در خودرو، ضابطه شخصی است یا نوعی؟ با بررسی موضوع در حقوق ایران خواهیم دید که عیب خودرو در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶، ضمانت اجرای متفاوتی نسبت به قانون مدنی دارد. ضابطه تشخیص عیب خودرو در حقوق امریکا و انگلیس به هم نزدیک بوده، از تلفیق معیار ریسک-سودمندی و معیار انتظارات مصرف‌کننده متعارف استفاده می‌شود. در حقوق ایران معیار عرفی پذیرفته شده است.

قانون حمایت از مصرف‌کننده مصوب ۱۹۸۷ انگلیس بر اساس ماده ۳ بند ۲، کالا را زمانی معیوب می‌شمرد که ایمنی متعارف و مورد انتظار مصرف‌کننده را نداشته باشد؛ ایمنی مورد انتظار شامل ایمن بودن کالا از نظر احتمال ورود زیان به جان یا مال مصرف‌کننده است (mullis, 2003: 209). در ایران، قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶، ماده ۱ خودرو را چنین تعریف کرده است: «هر نوع وسیله نقلیه موتوری تولید داخل یا خارج برای استفاده در معابر عمومی برای حمل سرنشین و بار تا ظرفیت مجاز».

قانون دوم مسئولیت مدنی امریکا کالای تولیدی را تعریف نکرده، اما قانون سوم مسئولیت مدنی، کالای تولیدی را به‌عنوان مال شخصی عینی تعریف کرده است که خودرو را نیز شامل می‌شود. ماده ۱۹ قانون سوم مسئولیت مدنی امریکا بیان می‌کند که کالای تولیدی شامل هر نوع مال شخصی عینی است که برای مصارف تجاری تولید یا توزیع می‌شود. اما با وجود همه

این تعاریف، هنوز نکته‌های زیادی از مسئولیت خودروسازان مبهم است. یکی از مهم‌ترین این نکات، بحث تشخیص عیب است که ضابطه روشن و دقیقی برای شناسایی آن ارائه نشده است؛ لذا در این نوشتار لازم دیدیم که به آن بپردازیم.

۱. معیارهای تشخیص عیب خودرو

ابتدا معیارهای تشخیص عیب خودرو در امریکا و انگلیس بررسی شده، سپس به ضابطه‌های تشخیص عیب در ایران خواهیم پرداخت.

۱.۱. معیارهای تشخیص عیب خودرو در امریکا

دادگاه‌های امریکا از چندین آزمون متفاوت برای اثبات معیوب بودن یک محصول استفاده می‌کنند. سه آزمون اصلی شامل معیار عرف صنعتی، معیار انتظارات مصرف‌کننده عادی، و معیار ریسک- سودمندی است.

۱.۱.۱. عرف صنعتی یا وضعیت صنعت

عرف صنعتی در حقیقت، بیشتر در خصوص روش خاص تولید خودرو یا روش طراحی آن است که معمولاً از سوی عده کثیری از تولیدکنندگان در خودروهای مشابه استفاده می‌شود. اولین بار در سال ۱۹۷۹^۱ ضابطه عرف صنعتی با بیان این امر که می‌توان طرح خودرو را با طرح‌های ایمن‌تر جایگزین کرد یا به عرصه ظهور گذاشت.

در موارد مسئولیت مربوط به محصول خودرو بر اساس تقصیر، عرف صنعتی و امکانات تکنولوژی می‌تواند در اثبات تقصیر یا عدم تقصیر در طراحی به ما کمک کند (Psarommate, 2019: 15). در پرونده‌ای خواهان پس از پارک کردن، در زمان خروج از خودرو، به دلیل لغزش به عقب دچار آسیب می‌شود. شرکت خودروسازی به عرف صنعتی اشاره کرده، مدعی شد که سایر تولیدکنندگان هم قطعات و خودرویی که طراحی و تولید کرده‌اند همین عیب را دارد و در زمان توقف به عقب می‌لغزد، اما دادگاه این دلیل را رد کرد و مقرر داشت که نباید از انتظارات متعارف مصرف‌کننده عادی سرپیچی کرد.^۲

با این حال، «دفاع با استناد به وضعیت صنعت» یک امر مطلق نیست. این صرفاً یک عامل برای هیئت منصفه است در تعیین اینکه آیا محصول نامناسب، خطرناک است یا نه (swanson and zhonglun, 2011: 11).

1. Cantu V John Deere Co., 24wn.App.vo1.1, p. 603.2d 839(1979).

2. Lenhardt V Ford Motor Company

۱.۱.۱. ایرادهای ضابطه عرف صنعتی

- در نظریه‌های تقصیر و مسئولیت محض، تمرکز به جای رفتار سازنده بر روی محصول است (سیاه‌بیدی، ۱۳۹۶: ۱۴۵). بنابراین، بسیاری از دادگاه‌ها معتقدند توجه به عرف صنعتی در این قبیل پرونده‌ها بی‌ربط و بیهوده است. تحت این نظریه‌های مسئولیت، امکان‌پذیری عملی فنی نیز در مورد ساخت‌وسازهای معیوب بی‌اهمیت است (Field, 2017: 14).
- استناد به عرف صنعتی ممکن است سبب شود که دادگاه بر عملکرد و روش کار تولیدکننده خاطی تمرکز کرده، از انتظارات معقول مصرف‌کننده عادی دور شود
- عرف صنعتی نمی‌تواند به‌تنهایی معیار کافی و کامل برای اثبات معیوب بودن خودروی تولیدی باشد (Muio, 2016: 23)، زیرا به صرف اینکه همه تولیدکننده‌ها یا اکثریت آنها یک راه اشتباه را رفته‌اند و خودروهای آنها عیوب مشابه دارد نباید سبب شود که این‌گونه استنباط گردد که خودروی تولیدشده از نظر عرفی ایمن محسوب می‌شود، زیرا افزون بر عرف باید مبنای عقلی و انصاف نیز در نظر گرفته شود. از مطالب پیش‌گفته این‌گونه استنباط می‌شود که عرف صنعتی به‌تنهایی نمی‌تواند معیار کامل و جامعی در جهت تشخیص عیوب خودروهای تولیدی محسوب شود، لذا باید به‌دنبال معیار و ضابطه دیگری بود.

۱.۱.۲. معیار انتظارات مصرف‌کننده

در این ضابطه، کالا وقتی خطرناک است که خطر آن بیش از انتظار مصرف‌کننده متعارف باشد (جعفری‌تبار، ۱۳۹۶: ۹۵). در حقیقت، مطابق بخش ۴۰۲ «الف» قانون دوم مسئولیت مدنی امریکا، یک خودرو برای اینکه معیوب تلقی شود باید به‌قدری غیرایمن باشد که از تصور متعارف یک مصرف‌کننده معمولی خارج باشد.

عوامل مختلفی می‌تواند بر انتظارات متعارف یک مصرف‌کننده تأثیرگذار باشد، از جمله میزان آسیبی که از عیب می‌تواند ناشی شود، هزینه‌ای که برای کاهش خطر می‌توان انجام داد و هزینه‌ای که برای ازبین بردن عیب و نقص لازم است^۱. برای مثال، مصرف‌کننده انتظار دارد کیسه هوا به‌موقع باز شود و سالم باشد^۲؛ اگرچه اکثر این عیوب به‌خصوص عیب در کیسه‌های هوا سبب فراهوان شده‌اند (shepardson, 2021: 12). یا انتظار متعارف یک

1. Motor vehicle safety: Issues for congress. Updated january 26, 2021. Congress reaserch service. [http://crsreports. Congress.Gov R46398](http://crsreports.congress.gov/R46398).

2. Monitor of Takata and the coordinated Remedy Program, update on the state of the Takata Airbag Recalls, Desamber 22, 2020, p.2, at [https://www.nhtsa. Gov\takata- recall-spotlight\state- takata-air- bag-recalls-fourth-report](https://www.nhtsa.gov/takata-recall-spotlight/state-takata-airbag-recalls-fourth-report).

مصرف‌کننده این است که نرم‌افزارهای خودرو سالم باشد و کارایی لازم را داشته باشد، اما نقص نرم‌افزاری که باعث ایجاد عیب در دوربین‌های عقب، چراغ راهنما و برف‌پاک‌کن شود، معیار انتظارات متعارف مصرف‌کننده را تأمین نمی‌کند. برای نمونه، کامیون اف-۱۵۰ مدل ۲۰۲۰ برای عملکرد نامناسب دوربین‌های دید عقب که صفحه تصویر را خالی می‌گذاشتند یا تصویر را ناقص نشان می‌دادند، معیوب تلقی شدند (Barry, 2021: 11)، یا خودروی تسلا مدل اس و ایکس سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۸ معیوب تلقی شدند، زیرا صفحه لمسی داشبورد بعد از چند سال استفاده خراب شد و ظرفیت ذخیره‌سازی تراشه حافظه را کاهش داد (Masterson, 2019: 10). بنابراین همان‌گونه که به نظر می‌رسد در تمام این موارد معیار انتظارات مصرف‌کننده متعارف ایجاب می‌کند که خودرو امن و کارآمد باشد. برای تحقق این معیار شرایطی لازم است از جمله:

- انتظارات مصرف‌کننده در زمان فروش ملاک است، نه در زمان وقوع حادثه (کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۱۴۰).
- این انتظارات باید معقول و متعارف باشد؛ برای مثال یک زن تلاش کرد تا از طریق حبس کردن خود در صندوق عقب ماشین خودکشی کند، اما بعد پشیمان شد، ولی ۹ روز طول کشید تا کسی او را پیدا کند. زن ادعا کرد که خودرو ساز مقصر بوده که در صندوق عقب یک راه فرار تعبیه نکرده است (Castaing, 1994: 94).
- انتظار معقول مصرف‌کننده محدود به ایمنی در شرایط زمان فروش نمی‌شود و فراتر از آن به دوراندیشی نیاز است. مصرف‌کننده انتظار دارد به خطرهای احتمالی و قابل پیش‌بینی آینده توجه و از آن احتراز شود. در واقع، خطر قابل پیش‌بینی در آینده، در حکم خطر موجود است (کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۱۴۱).

۱.۱.۲.۱. ایرادهای معیار انتظارات مصرف‌کننده

- این معیار می‌تواند استانداردهای تولید خودرو را تضعیف کند (Titcomb, 2017: 15)
- (Anderson, 2014: 22)، زیرا همواره تولیدکنندگان باید به سطح انتظارات و توقعات مصرف‌کننده‌ای توجه کنند که شاید بلندپروازی‌های لازم برای پیشرفت صنعت خودرو سازی را ندارند.
- انتظار مصرف‌کننده هنگامی مورد استناد است که عیب در جریان تولید و ساخت کالا ایجاد شده باشد، نه در طرح آن. به همین جهت باید آن را عیب «نامتعارف و دور از انتظار» هم نامید (نوری، ۱۳۸۶: ۱۵۳).
- این ملاک در همه موارد کارآمد نبوده، ذهنی و شخصی است و موازین عینی برای تشخیص انتظار عرضه نکرده است. علاوه بر این، مصرف‌کننده عادی اطلاعات کافی در

خصوص کالاهای با تکنولوژی پیچیده ندارد، بنابراین انتظار معقولی نیز در مورد ایمنی طرح خودرو نخواهد داشت (جعفری تبار، ۱۳۹۶: ۹۶).

- انتظارها آن قدر گوناگون و گاه آمیخته با هدف‌های شخصی است که اجرای این معیار را دشوار و نتیجه آن را نامطمئن می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۱۵۱).
- نتیجه منطقی استفاده از این معیار، لزوم پنهان ماندن عیب برای خریدار است؛ به بیان دیگر، این معیار فقط عیوب مخفی را ضمان آور می‌داند (کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۱۵۲).

بنابراین، به نظر می‌رسد باید به دنبال راه حل و ضابطه‌ای گشت که تلفیقی از دو معیار عرف صنعتی و انتظارات متعارف مصرف‌کننده باشد و یا راه حل سومی پیدا کرد که دادگاه‌های امریکا آن را معیار ریسک- سودمندی نامیده‌اند.

۱. ۱. ۳. معیار ریسک - سودمندی

در مواردی ممکن است معیار انتظارات مصرف‌کننده ناکافی باشد، در درجه اول زمانی که محصول به طور قابل توجهی خطرناک است. در این شرایط، دادگاه معیار انتظارات مصرف‌کننده را رد می‌کند و پای معیار ریسک- سودمندی^۱ به میان می‌آید. بر اساس این ضابطه، کالایی خطرناک است که اندازه خطر آن بر سودمندی آن بچربد. گاهی این ضابطه را بر اساس دیدگاه خریدار بررسی می‌کنند، گاهی بر اساس فایده و ضرر اجتماعی کالا، و گاهی هم بر اساس لوکس بودن یا ضروری بودن کالا (جعفری تبار، ۱۳۹۶: ۹۶).

این معیار مقرر می‌کند که حقایق حقوقی باید بر روی محصول تمرکز کند، نه بر رفتار سازنده (Norton, 1998: 26).

در خصوص معیار ریسک- سودمندی نیز دادگاه‌ها در صورت عدم اقدامات ایمنی، هزینه ساخت محصول را در برابر خطر ابتلا به صدمه قرار می‌دهند (Steinkamp, 2016: 21). اگر مشخص شود هزینه ایمنی از هزینه آسیب کمتر است، محصول را باید معیوب دانست. برعکس، اگر هزینه خطر در مقایسه با هزینه تغییر محصول، کم باشد، آن محصول معیوب نیست؛ بنابراین زمانی که خطرهای احتمالی عیب با تصویب یک طرح جایگزین معقول ممکن باشد، تا کاهش یابد یا از آن اجتناب شود و حذف طراحی جایگزین این محصول را به اندازه کافی ناامن کرده باشد، این مصداقی برای معیار ریسک- سودمندی خواهد بود^۲.

بر اساس قانون امریکا یک مصرف‌کننده می‌تواند ادعای عیب طراحی را در صورتی که محصول به صورت غیرقابل پیش‌بینی خطرناک باشد، مطرح کند. قانون دوم مسئولیت مدنی امریکا، معیار انتظارات مصرف‌کننده را ملاک قرار داده است؛ با این حال، قانون سوم مسئولیت

1. Risk-utility test

2. OADC Magazine, Spring 2003 By Michael "Sam" Sandmire, Partner Litigation Group

مدنی، معیار انتظارات مصرف‌کننده را رد می‌کند و به‌جای آن معیار سودمندی - ریسک را برای اثبات عیب‌های طراحی می‌پذیرد^۱

اکثریت قریب به اتفاق حقوق‌دانان در امریکا در ابتدا بر این باور بودند که معیار انتظارات مصرف‌کننده می‌تواند یک معیار کامل برای تشخیص عیب باشد (Moon, 2015: 21)؛ با این همه به دلیل مشکلاتی که این معیار ایجاد می‌کرد دادگاه‌ها ناچار به معیار ریسک - سودمندی روی آوردند. دو مورد از مشکلات آزمون انتظارات مصرف‌کنندگان از سوی دادگاه عالی کالیفرنیا در پرونده «بارکر»^۲ ذکر شد؛ اول، اگر خطرهای ناشی از یک محصول «آشکار و واضح» باشد، مصرف‌کننده نمی‌تواند انتظار منطقی از محصول داشته باشد و دادگاه‌ها بدون توجه به اینکه محصول تا چه اندازه به‌طور ناعادلانه خطرناک است، ادعای مصرف‌کننده را رد می‌کنند. دوم، برای بعضی از محصولات مصرف‌کننده نمی‌داند باید چه چیزی را انتظار داشته باشد، چراکه او نمی‌داند که محصول چگونه می‌تواند مطمئن و ایمن شود (Wright, 2007: 72).

دادگاه تجدیدنظر نیویورک، هفت عامل را در یک آزمون ریسک‌پذیری مورد بررسی قرار داده است:

نخست، سودمندی محصول برای عموم مردم و شخص مصرف‌کننده؛

دوم، احتمال آسیب رساندن (همچنین به‌عنوان ماهیت محصول شناخته شده است)؛

سوم، در دسترس بودن یک طراحی ایمن؛

چهارم، پتانسیل طراحی و ساخت محصول به‌طوری که آن را امن‌تر کند، اما همچنان با همان عملکرد و قیمت مناسب؛

پنجم، توانایی مصرف‌کننده برای جلوگیری از آسیب با استفاده دقیق از محصول؛

ششم، میزان آگاهی از خطر احتمالی محصول که به مصرف‌کننده مربوط می‌شود؛

هفتم، توانایی سازنده برای گسترش هرگونه امری که به‌منظور بهبود ایمنی طرح انجام گیرد^۳.

تعداد انگشت‌شماری از ایالات انتظار آزمون مصرف‌کنندگان را به‌عنوان تنها استاندارد برای نقص در نظر می‌گیرند. ایالت‌های کانزاس، مریلند، نبراسکا، اوکلاهاما و ویسکانسین بیشترین وفاداری را به معیار انتظارات مصرف‌کننده دارند. بعضی از حوزه‌های قضایی یک معیار دوطرفه برای نقص شناسایی می‌کنند که تحت آن یک مصرف‌کننده می‌تواند نقص طراحی را با نشان دادن دو عامل ثابت کند؛ یا محصول بر اساس انتظارات مصرف‌کننده معیوب است و یا محصول نتوانسته است به استانداردهای ریسک - سودمندی برسد. ایالت‌های آریزونا، آلاسکا، کالیفرنیا، کانکتیکت، فلوریدا، هاوایی، اوهایو، اورگان، پورتوریکو، تنسی و واشنگتن، به‌نظر می‌رسد از مناطقی باشند که از این نظر استفاده می‌کنند. (Twerski and Henderson, 2009: 94)

1. RESTATEMENT (THIRD) OF TORTS: PRODS. LIAB. § 2 cmt. g (AM. LAW INST. 1998).

2. *Barker v. Lull Engineering Co.*

3. *Voss v. Black & Decker Mfg. Co.*, 450 N.E.2d 204, 208-09 (N.Y. 1983)

در واقع، معیار ریسک- سودمندی لزوماً مانع بررسی هم‌زمان این معیار و معیار انتظارات مصرف‌کنندگان در ادعاهای مسئولیت تولید نیست.^۱ نخستین بار دادگاه کالیفرنیا تلفیقی از دو ضابطه انتظارات مصرف‌کننده و معیار ریسک- سودمندی را به کار برد و هم‌اکنون نیز قانون ایالت اوهایو آن را پذیرفته است (جعفری تبار، ۱۳۹۶: ۹۶)؛ بنابراین به نظر می‌رسد معیار تلفیقی از انتظارات مصرف‌کننده و ریسک- سودمندی بتواند پاسخگوی نیازهای جامعه جهانی در جهت حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو باشد؛ همان‌گونه که در امریکا استفاده می‌شود.

۲.۱. ضابطه تشخیص عیب در حقوق انگلیس

ماده ۳ قانون حمایت از مصرف‌کننده در انگلستان، کالا را زمانی معیوب می‌شمرد که ایمنی متعارف و مورد انتظار مصرف‌کننده را نداشته باشد. ایمنی مورد انتظار شامل ایمن بودن کالا از نظر احتمال ورود زیان به جان یا مال مصرف‌کننده است (mullis, 2003: 209). لذا حقوق انگلستان زمانی خودرو را معیوب می‌داند که عیب موجود در آن میزان کارایی و نوع مصرف آن خودرو را در زمان استفاده دچار اختلال کند؛ بنابراین خودرو زمانی سالم محسوب می‌شود که در زمان استفاده، بهره‌برداری از آن با مشکلی روبرو نباشد (Valasek & Miller, 2015: 112)؛ پس خودرویی که مرتب خاموش می‌شود یا به صورت نامتعارف سوخت مصرف می‌کند، در واقع معیوب محسوب می‌شود، زیرا انتفاع مورد انتظار مصرف‌کننده را تأمین نمی‌کند، اما این قانون مشخص نکرده که منظور از انتظار مصرف‌کننده، انتظارات یک مصرف‌کننده عرفی است یا انگیزه‌ها و انتظارات شخصی یک مصرف‌کننده خاص خودرو. قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان انگلیس مصوب ۱۹۸۷، چنان برای این کشور دارای اهمیت است که به‌عنوان قانون اساسی شناخته می‌شود (Brown, 2020: 9).

در حقوق اروپایی برای احراز فقدان سلامت، چستی آن، تصرف و نبود امنیت کالا نسبت به جسم یا مال از دیدگاه شخص متعارف، عیب محسوب می‌شود (باریکلو، ۱۳۹۸: ۵۳) و البته به دلیل وجود ریشه مشترک میان قوانین انگلیس و امریکا، تعریفی است که هر دو قانون از نقص ارائه می‌دهند و راهکارهای مشابهی را برای معیار تشخیص عیب پیش‌بینی کرده‌اند؛ یکی از این ملاک‌ها، صنعت علمی و فنی است که در زمان تولید وجود داشته یا به‌عبارتی همان عرف صنعتی است، که اگر عرف صنعتی در زمان تولید خودرو به آن چنان پیشرفتی نرسیده بود که بتواند از بروز عیب موردنظر جلوگیری کند، دیگر نمی‌توان نقص موجود را عیبی تلقی کرد که موجب مسئولیت تولیدکننده می‌شود. (Monticello 2019: 8)

1. <https://wislawjournal.com/2010/09/17/whos-afraid-of-the-restatement-third-of-torts/2018> The Daily Reporter Publishing Co. | 225 E. Michigan St., Suite 300, Milwaukee, WI 53202

گرچه گروهی معتقدند این دیدگاه در حقوق انگلیس، بسیاری از زیان‌های ناشی از عیوب تولید را جبران نشده باقی می‌گذارد (Meyer, 2020: 11).

دو معیار دیگر نیز در حقوق انگلیس برای تشخیص عیب وجود دارد؛ معیار ریسک-سودمندی (یا موازنه خطر-منفعت) و معیار انتظارات مصرف‌کننده. در حقوق انگلیس این دو معیار بیشترین کاربرد را دارد. ضابطه انتظارات مصرف‌کننده به دلیل عدم نیاز به کارشناسی‌های گران‌قیمت طرف‌دارانی یافته است؛ از جمله ماده ۳ قانون مسئولیت مدنی کالاهای معیوب انگلستان (جعفری تبار، ۱۳۹۶: ۹۶). طبق معیار انتظارات مصرف‌کننده، انتظارات مصرف‌کننده متعارف در خصوص نفع و ضرر خودرو، ملاک قرار می‌گیرد و چنانچه عیب یا ضرر ناشی از خودرو، موردنظر مصرف‌کننده نوعی نباشد، آن عیب در خودرو موجب مسئولیت نیست. در حقوق انگلیس بر اساس ماده ۴ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده، خواهان (مصرف‌کننده) باید ثابت کند که محصول دارای آن میزان ایمنی که فرد نوعی مستحق بهره‌مندی از آن می‌باشد، نبوده است. به‌طور کلی در قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده انگلیس، قابلیت‌های دفاعی برای تولیدکنندگان بیشتر از حقوق امریکا است که همین امر یکی از برتری‌های حقوق امریکا در جهت حمایت از مصرف‌کننده خودرو است (Lingeman, 2020: 5).

ایرادات هریک از سه معیار، عرف صنعتی، انتظارات مصرف‌کننده و معیار ریسک-سودمندی در مبحث حقوق امریکا آمده است. در حقوق انگلیس بند ۳ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده مصوب ۱۹۸۷ به‌نوعی اجازه داده است تا هر دو معیار انتظارات مصرف‌کننده و معیار خطر-سودمندی استفاده شود. از معیار انتظارات مصرف‌کننده در عیوب ناشی از ساخت و ساز غلط استفاده می‌شود و معیار ریسک-سودمندی نیز در فرضی کاربرد دارد که عیب در طرح تولید است، نه در کیفیت اجرای آن (کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۱۵۳).

از سایر جهات بین حقوق انگلیس و امریکا شباهت‌های زیادی وجود دارد که در مبحث حقوق امریکا مورد بحث قرار گرفته است، لذا از تکرار آن‌ها در این بخش خودداری می‌شود.

۳.۱. معیار تشخیص عیب خودرو در حقوق ایران

تعریف عیب دشوار است و می‌توان آن را به نقضی تعبیر کرد که از ارزش کالا یا انتفاع آن بکاهد (کاتوزیان، ۱۳۹۹، ج ۱: ۱۰۲)، اما در هر معامله‌ای شرایط و اوضاع و احوالی وجود دارد که سایه آن، رنگ عیب را دگرگون می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۹۹، ج ۵: ۲۳۹). تعریف فقها از واژه عیب و تعیین شاخص و ضابطه‌های آن برای صدق عنوان عیب بر کالایی تا حدودی مشابه یکدیگر و حتی عین هم است (علامه حلی، بی تا، ص ۷۲). برای تشخیص عیب ضابطه دقیقی وجود ندارد (صفایی، ۱۳۹۲: ۲۱۹) (نوری و بزرگمهر، ۱۳۹۷: ۱۰۱)، اما به‌طور کلی می‌توان به چند معیار برای تشخیص عیب اشاره کرد:

۱.۳.۱. ملاک اصل خلقت

برخی هر فزونی یا کاستی در اصل خلقت را عیب می‌دانند که در واقع، این تعریف مناسب خرید و فروش برده و حیوان بوده، در عصر حاضر در فراورده‌های گوناگون صنعتی نمی‌توان از آن استفاده کرد (کاتوزیان، ۱۳۹۹: ۲۳۵). عده‌ای نیز نقص در مرحله متوسط را عیب می‌دانند، به این معنا که نقص باید کالا را از مرتبه متوسط عرفی پایین‌تر بیاورد. در این معیار، داوری عرف ملاک قرار گرفته است، اما هنوز مشخص نیست چه عاملی کالا را مرغوب یا معیوب می‌سازد (کاتوزیان، ۱۳۹۹ ج ۵: ۲۳۶).

۱.۳.۲. معیار نقص مؤثر در ارزش

برخی از اندیشمندان ملاک تشخیص عیب را کاهش ارزش مال می‌دانند (انصاری، ۱۴۱۵ ق: ۳۵۹). ماده ۲ آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو نیز عیب را نقصی می‌داند که موجب کاهش ارزش اقتصادی خودرو شود. هرچه از ارزش کالا (مالیت آن) بکاهد، عیب است و عرف و عادت بازاریان مشخص می‌کند که کدام نقص از ارزش کالا کم می‌کند و عیب به حساب می‌آید (کاتوزیان، ۱۳۹۹، ج ۱: ۲۳۶). این حقوق‌دانان بیان می‌کنند ممکن است مراد از کاهش ارزش مالی، کاهش ذات مال نزد عرف باشد، نه قیمت و مالیت آن (مقدس اردبیلی، ۱۴۱۴ ق: ۴۲۳)، اما این معیار کامل نیست، زیرا برای مثال خودرویی سواری فروخته می‌شود و در ترمز و چرخ‌های آن عیوب فنی وجود دارد که در عرف دادوستد این‌گونه کالاها مبلغ ناچیزی از آن می‌کاهد، ولی همین عیب سبب می‌شود تا تصادمی رخ دهد و چندین برابر قیمت اتومبیل به خریدار زیان بزند (کاتوزیان، ۱۳۹۹، ج ۵: ۲۳۹).

در واقع با لحاظ تعریفی که ماده ۲ آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو ارائه داده و عیب را نقص در ارزش خودرو تلقی کرده است و با این فرض در خودرو، هرگونه عدم دقت در تولید، کاهش یا افزایش قطعات، عدم ارائه اطلاعات کافی و ... عیب در خودرو محسوب می‌شود؛ گرچه ممکن است این عیوب موجب کاهش ارزش اقتصادی خودرو نشود، اما در هر حال، این موارد می‌تواند موجب ضرر مصرف‌کننده شود، بدون اینکه ارزش اقتصادی خودرو کاهش یابد؛ پس ملاک قراردادن کاهش ارزش اقتصادی در مورد خودرو نمی‌تواند قید چندان مناسبی باشد. به این ترتیب، این معیار در رابطه قراردادی پذیرفتنی است، ولی در مسئولیت مدنی ناشی از کالای معیوب قابل پذیرش نیست، زیرا در این موارد تکیه بر خسارت ناشی از عیب کالا است، نه نقص بهای آن. بی‌گمان هر کالای معیوبی بهای متعارف خود را ندارد، اما احتمال دارد کالایی که بهای کمتری دارد هیچ خطر و ضرری نداشته باشد؛ به همین جهت در مسئولیت مدنی معیار تشخیص عیب بر پایه آن است که عیب کالا تناسب بیشتر و ملازمه عرفی با مسئولیت داشته باشد (کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۱۳۸).

۱.۳.۳. معیار نقص در مصرف و انتفاع

هر کالا فایده و مصرفی دارد که به‌منظور استفاده از آن، مورد معامله قرار می‌گیرد. نقصی که این فایده مطلوب را از بین ببرد یا از آن چندان بکاهد که اگر خریدار آگاه می‌شد از معامله صرف‌نظر می‌کرد یا بهای کمتری می‌پرداخت، عیب است (کاتوزیان، ۱۳۹۹: ۲۳۷). عده‌ای از اندیشمندان و همچنین ماده ۲ آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان نیز عیب را نقص در کارایی محصول و انتظار مصرف‌کننده می‌دانند و عیب را نقصی تلقی می‌کنند که میزان کارایی و نوع مصرف آن محصول را در زمان استفاده تنزل دهد؛ لذا کالایی که در استفاده با این مشکل روبه‌رو است، معیوب و درغیر این‌صورت، سالم محسوب می‌شود. هر نقصی که از بهای کالا کم کند لزوماً امکان انتفاع از آن را از بین نمی‌برد؛ مثل آپشن‌های اضافی خودرو که اگر معیوب یا ناقص باشند فقط از ارزش خودرو کم می‌کنند، ولی به استفاده و انتفاع از خودرو آسیبی نمی‌رسانند؛ بنابراین باید ترکیبی از هر دو معیار نقص در ارزش و نقص در انتفاع را ملاک قرار داد.

در دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۰۲۶۹۴۰۰۱۱۰ به تاریخ ۱۶ اردیبهشت ۱۳۹۲ صادره از شعبه ۵۱ دادگاه تجدیدنظر استان تهران^۱، خواهان به علت آسیب‌دیدگی کلی بدنه و چارچوب اتومبیل طرح دعوا می‌کند و دادگاه نیز به‌علت نقص ایمنی، خودرو را معیوب تلقی می‌نماید. در اینجا نیز خودرو برخلاف انتظارات مصرف‌کننده بوده و کارایی خودرو تنزل پیدا کرده است. اگرچه به‌نظر می‌رسد این ضابطه کامل‌تر و کارآمدتر از سایر معیارها باشد، اما ایراداتی نیز در آن وجود دارد، ازجمله اینکه عرف را معیار تشخیص کارایی یک محصول می‌دانند و ملاک تشخیص انتظار مصرف‌کننده را نیز انتظارات معقول یک مصرف‌کننده و در نتیجه، باز هم دیدگاه عرفی می‌دانند؛ درحالی که چه‌بسا یک کالا از نظر عرفی کارایی چندانی نداشته باشد، ولی برای یک مصرف‌کننده خاص، مطلوب و خواستنی باشد.

۱.۳.۴. معیار داوری عرف

معیارها و ضابطه‌های یادشده، معیار تمییز عیب را شخصی و وابسته به تراضی می‌ساخت. گرچه معیار نقص در ارزش بر نقص در انتفاع برتری دارد، اما به‌تنهایی ماهیت عیب را نشان نمی‌دهد و باز هم نیاز به داوری عرف است، به همین دلیل، برخی حقوق‌دانان ترجیح می‌دهند داوری عرف ملاک تمییز عیب باشد تا در هر مورد انعطاف لازم را داشته باشد (کاتوزیان، ۱۳۹۹: ۲۳۹). ماده ۴۲۶ قانون مدنی، امام خمینی و بسیاری از فقها، ملاک تشخیص عیب را عرف می‌دانند؛ برای مثال اتومبیلی فروخته می‌شود که درها و صندوق عقب آن با دستگاه خودکار باز و بسته می‌شود،

ولی پیش از تسلیم، دستگاه از کار می‌افتد، قطعاً این نقص در اتومبیل، عیب تلقی نمی‌شود؛ لذا گرچه ملاک، داوری عرف است، ولی عرف نیز در هر معامله و با توجه به شرایط خاص آن، داوری می‌کند؛ بنابراین داوری عرف، مفهوم عیب را نسبی می‌کند (کاتوزیان، ۱۳۹۹، ج ۱: ۲۰۱). بی‌گمان شرایط معامله و اوضاع و احوال در داوری عرف مؤثر است و نمی‌توان ادعا کرد که هیچ عامل شخصی در آن راه ندارد و در هر حال، معیار تمییز نوعی است، نه شخصی و وابسته به شرط صفت (کاتوزیان، ۱۳۹۹، ج ۵: ۲۳۲)؛ برای مثال در اتومبیل ویژه مسابقه، نرسیدن به سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت یا نداشتن فرمان ایمنی، عیب محسوب می‌شود، در حالی که در خرید و فروش اتومبیل سواری به آن توجه نمی‌شود؛ به این ترتیب، باید پذیرفت که مفهوم عیب نسبی است و باید در هر معامله جداگانه احراز شود. از همین جاست که نقش عرف و اهمیت انعطاف‌پذیری آن آشکار می‌شود، زیرا داوری عرف در عین حال که نوعی است، در شرایط گوناگون تفاوت پیدا می‌کند و به دشواری به قاعده درمی‌آید (کاتوزیان، ۱۳۹۹، ج ۵: ۲۴۰).

اما عرف نمی‌تواند تعریف جامع و کاملی برای تشخیص عیب باشد، زیرا در ایجاد عرف، وجود «سابقه» و «شناسایی عمومی» شرط است و عرف نمی‌تواند در مورد کالایی که برای نخستین بار به بازار عرضه شده است، داوری داشته باشد (امام خمینی، ۱۳۷۹: ۱۸۲).

بند «ز» ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، عیب را زیاده و نقیصه یا تغییر حالتی می‌داند که موجب کاهش ارزش اقتصادی کالا و خدمات و یا عدم امکان استفاده متعارف از آن می‌شود. معیار کاهش ارزش اقتصادی در مورد شخص ثالثی که از عیب خودرو آسیب دیده است نمی‌تواند کارآمد باشد (میرزایی و خالدی، ۱۳۹۷: ۵۶)، اما معیار استفاده متعارف می‌تواند تا حدود زیادی به ملاک انتظارات مصرف‌کننده عادی نزدیک باشد که در حقوق انگلیس و آمریکا مورد پذیرش قرار گرفته است.

در این زمینه، در دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۱۶۰۰۷۶۵ به تاریخ ۲۵ شهریور ۱۳۹۳ صادره از شعبه ۲۱۶ دادگاه عمومی حقوقی تهران^۱، در دعوی «خانم م.و. علیه شرکت عرضه‌کننده خودرو»، اتومبیل خواهان در بزرگراه همت دچار حریق شده و علت آن نصب شیلنگ نامرغوب و غیراستاندارد از سوی شرکت خوانده بوده است و دادگاه نامرغوب بودن شیلنگ را عیب تلقی کرد، زیرا مطابق ماده ۲ آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، این عیب مانع از استفاده متعارف از خودرو شده، با انتظارات مصرف‌کننده که همان ایمنی و سلامت خودرو بوده، تطابق نداشته است.

معیار عرفی می‌تواند شامل دو معنای عرف محل (عرف صنعتی) و انتظارات مصرف‌کننده متعارف باشد؛ همچنان که در حقوق آمریکا و در رویه قضایی آنها مشهود است. اگر عرف محل

را ملاک قرار دهیم، ممکن است عرف یک محل با محل دیگر تفاوت داشته باشد و حکم‌های متفاوتی هم صادر شود (امامی، ۱۳۹۹: ۵۴)؛ برای مثال اگر چند خودروی پژو دچار نقص شده، مصرف‌کننده‌ها هر کدام در محل‌های جداگانه‌ای قرارداد بسته باشند، ممکن است عرف محل قرارداد یک مصرف‌کننده، نقص را عیب تلقی کند و حکم به جبران خسارت مصرف‌کننده خودرو بدهد و عرف محل قرارداد یک مصرف‌کننده دیگر، نقص را عیب نداند و به همین جهت استناد به عرف موجب بی‌عدالتی و تبعیض خواهد شد؛ درحالی که رفتار انسان متعارف در تمامی زمان‌ها و مکان‌ها واحد است.

برای تشخیص عیب شاید بتوان در خصوص مصرف‌کننده اول خودرو، از معیار کاهش ارزش اقتصادی خودرو و معیار شخصی استفاده کرد که اگر در متن قرارداد یا در مذاکرات بین طرفین، به هدف خاصی از خریدن خودرو اشاره شد، ولی خودرو واجد وصفی که در جهت اعمال آن هدف لازم است نبوده باشد یا دارای وصفی باشد که هدف موردنظر را غیرممکن می‌کند، شاید بتوان فقدان یا واجد وصف اضافی بودن را عیب تلقی کرد و در واقع از معیار شخصی برای تشخیص عیب خودرو استفاده کرد؛ برای مثال، فردی ماشین مسابقه‌ای خریداری می‌کند و در زمان مذاکره بیان می‌دارد که می‌خواهد با آن خودرو در مسابقات قدرتی ماشین‌ها شرکت کند، اما اگر خودروی یادشده با وجود سالم بودن از هر نظر، فاقد قدرت موردنظر بوده، موتور آن کارایی و قدرت لازم را نداشته باشد باید خودروی یادشده را معیوب دانست. اما در خصوص سایر مصرف‌کنندگان و ثالثی که از عیب خودرو آسیب دیده است باید از معیار عرفی استفاده کرد و منظور از معیار عرفی عرف محل موردنظر نیست، بلکه مقصود انتظارات متعارف مصرف‌کننده معمولی است. به این ترتیب، باید دید یک مصرف‌کننده عادی ممکن است چه انتظاراتی از خرید و استفاده خودرو داشته باشد و اگر خودروی موضوع دعوا آن انتظارات را تأمین نکند، باید خودرو را معیوب دانست؛ برای مثال یک مصرف‌کننده عادی انتظار دارد یک خودروی سواری میزان متعادلی از سوخت را مصرف کند، در سراسی‌هایی‌ها دچار لغزش نشود و خودرو از کنترل خارج نگردد، ولی اگر خودرویی با وجود سالم بودن بر اساس ذات خلقت (از نظر مشهور فقها) سوخت بیش از حدی مصرف کند و یا خودرو در سراسی‌هایی‌ها از کنترل خارج شود، باید آن را معیوب دانست. در این زمینه دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۰۸۰۰۶۰۱ به تاریخ ۱۴ شهریور ۱۳۹۱ صادره از دادگاه تجدیدنظر استان تهران^۱، در خصوص دعوی «آقای م.الف. به طرفیت شرکت عرضه‌کننده خورو» به خواسته تعویض یک دستگاه خودروی ...، دادگاه خودروی تحویلی را غیراستاندارد تلقی کرد، زیرا محور عقب خودرو با اتاق آن همخوانی نداشت و همین امر سبب لاستیک‌سایی و شانه‌خالی کردن خودرو و عدم کنترل آن و لرزش و زوزه اتاق می‌شد.

۱. سامانه ملی آرای قضایی

کارشناسان نیز پس از بررسی اعلام کردند که محور عقب خودروی یادشده به میزان ۲ سانتی‌متر به سمت چپ منحرف شده و این عیب از زمان تحویل خودرو وجود داشته و در حرکت خودرو مؤثر بوده و خودرو تصادف نکرده است. دادگاه خوانده را مکلف به تحویل خودروی سالم نمود و در واقع، دادگاه معیار استفاده متعارف و ایمنی کالا را ملاک قرار داده است.

در پاره‌ای از قوانین (مثل حقوق ایران)، نظام ترکیبی پیشنهاد شده است که به موجب آن، عیب امری است که از بهای کالا یا انتفاع مطلوب از آن بکاهد (کاتوزیان، ۱۳۹۷: ۱۴۱)؛ بنابراین در حقوق ایران می‌توان از ضابطه‌های سه‌گانه بهره جست و اینکه عیب را نقصی بدانیم که از ارزش کالا یا انتفاع متعارف آن بکاهد (همچنان که ماده ۲ آیین‌نامه قانون حمایت از مصرف‌کنندگان خودرو مقرر کرده است)، به‌گونه‌ای دربرگیرنده ضابطه‌های سه‌گانه است (جعفری‌تبار، ۱۳۹۶: ۹۷).

لذا به نظر می‌رسد در رویه قضایی معیار استفاده متعارف و انتظارات مصرف‌کننده، ملاک تشخیص عیب خودرو قرار گرفته است؛ بنابراین اگر آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو علاوه بر موارد یادشده در ماده ۲، معیار انتظارات مصرف‌کننده متعارف را نیز اضافه می‌کرد، به احقاق حق مصرف‌کنندگان نزدیک‌تر می‌شد.

نتیجه

بند «ز» ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده خودرو از دو معیار کاهش ارزش اقتصادی و امکان استفاده متعارف نام برده است. معیار کاهش ارزش اقتصادی فقط می‌تواند در روابط قراردادی و در رابطه بین خریدار اول و تولیدکننده مصداق داشته باشد و برای مصرف‌کنندگان بعدی یا ثالثی که از عیب خودرو آسیب دیده است نمی‌تواند مفید باشد. به نظر می‌رسد هدف ماده این بوده است که در خصوص خریدار اول، تولیدکننده از ملاک کاهش ارزش اقتصادی استفاده کند و در مورد سایر مصرف‌کنندگان و ثالث، معیار امکان استفاده متعارف به کار رود، همچنان که معیار انتظارات مصرف‌کننده متعارف در حقوق امریکا و انگلیس مورد پذیرش قرار گرفته است. بهتر است معیار امکان استفاده متعارف حمل بر انتظارات مصرف‌کننده عادی شود تا انتظار ایمن داشتن خودرو را نیز شامل گردد.

برخلاف حقوق انگلستان که از همان ابتدا معیار انتظارات متعارف انسان عادی را ملاک تشخیص عیب قرار داده است و با وجود ایرادات و مشکلات این معیار همچنان از آن استفاده می‌کند، در حقوق امریکا ابتدا گرایش‌ها به سمت عرف صنعتی بوده است، بعدها به دلیل ایرادهایی که وجود داشت رویه قضایی به سمت معیار انتظارات متعارف مصرف‌کننده عادی پیش رفت، اما به نظر می‌رسد هنوز به‌طور کامل از سوی دادگاه‌ها پذیرفته نشده و تلفیقی از هر

دو ملاک مورد توجه قرار گرفته است. امروزه معیار سومی با عنوان معیار ریسک-سودمندی وارد عرصه حقوقی امریکا شده و به‌عنوان یک نظریه نوین جای خود را در رویه قضایی امریکا باز کرده است که بسیاری از ایرادات دو ملاک پیشین را ندارد.

به‌نظر می‌رسد ایرادهایی که برای ملاک انتظارات متعارف انسان عادی در حقوق امریکا مطرح شده است، برای حقوق ایران چندان نگران‌کننده نباشد و به‌راحتی بتوان معیار انتظارات متعارف انسان عادی را ملاک تشخیص عیب خودرو در رابطه میان تولیدکننده و مصرف‌کنندگان خودرو و ثالث تلقی کرد، زیرا در ایراد از معیار پیش‌گفته آمده است که مانع پیشرفت صنعت خودروسازی و بلندپروازی‌ها و ایده‌های خودروسازان خواهد شد؛ درحالی که صنعت خودرو در ایران پیشرفت قابل توجهی نداشته است که نگرانی از جلوگیری از آن از سوی انتظارات انسان عادی وجود داشته باشد، زیرا خلأ قانونی و فقدان قانون جامع به برخی خودروسازان این فرصت را اعطا کرده است تا خودروهایی با نواقص فنی و ایمنی عدیده و در کیفیت بسیار پایین تولید و روانه بازار انحصاری کنند. پیشنهاد می‌شود که قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ اصلاح شود و قانون‌گذار موضع خود را در خصوص ملاک تشخیص عیب مشخص کند؛ نخست اینکه ضابطه تشخیص عیب در خصوص مصرف‌کننده اول را از سایر مصرف‌کنندگان و ثالث متمایز کند و برای تشخیص عیب شاید بتوان در مورد مصرف‌کننده اول خودرو از معیار کاهش ارزش اقتصادی خودرو و معیار شخصی استفاده کرد و در خصوص سایر مصرف‌کنندگان و ثالثی که از عیب خودرو آسیب دیده است باید از معیار عرفی استفاده کرد. منظور از معیار عرفی، عرف محل موردنظر نیست، بلکه مقصود انتظارات متعارف مصرف‌کننده معمولی است. دوم اینکه معیار جامعی همچون تلفیقی از معیار انتظارات مصرف‌کننده متعارف و معیار ریسک-سودمندی را ملاک قرار دهد. لذا انتظار می‌رود قانون یا آیین‌نامه حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو اصلاح شود و ضابطه انتظارات مصرف‌کننده متعارف را به ماده ۲ آیین‌نامه اضافه کند تا معیار تشخیص عیب، کامل و جامع گردد. سوم، همان‌طور که در حقوق انگلیس و امریکا و نیز قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶، به‌عرضه‌کننده امکان رفع عیب داده شده است، عرضه‌کننده تا دو بار می‌تواند در بازه زمانی معینی به رفع عیب خودرو بپردازد و اگر رفع عیب ممکن نشد، مصرف‌کننده حق فسخ داشته باشد و این قاعده به سایر کالاها نیز تسری یابد.

منابع و مأخذ

الف) فارسی

۱. ابراهیمی، نصرالله (۱۳۸۶). «مسئولیت تولید کالای معیوب و حمایت از مصرف‌کنندگان

۵. (تحلیل در سه نظام حقوقی برتر دنیا)»، پژوهشنامه حقوق و علوم سیاسی. سال دوم، ش ۵.
۲. امامی، حسن (۱۳۹۳). **حقوق مدنی**، ج ۱، چ ۳، تهران: کتابفروشی اسلامیة.
۳. انصاری، مرتضی (۱۴۱۵). **مکاسب**، ج ۵، چ ۲، قم: المعتمر العالمی.
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؛ اشرف الکتابی، آویشا (۱۳۹۰). «آثار مسئولیت مدنی سازندگان خودرو در پرتو مقررات حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو، در حقوق ایران و سایر نظام‌های حقوقی»، مطالعه مدیریت ترافیک. ش ۲۳.
۶. جعفری تبار، حسن (۱۳۷۵). **مسئولیت مدنی سازندگان و فروشندگان کالا**، چ ۱، تهران: انتشارات دادگستر.
۷. جعفری تبار، حسن (۱۳۹۶). **مسئولیت مدنی کالاها**، چ ۱، تهران: نشر نگاه معاصر.
۸. خمینی، سید مصطفی (۱۳۷۹). **کتاب الخیارات**، چ ۳، تهران: مؤسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی.
۹. سیاهبیدی کرمانشاهی، سعید (۱۳۹۶). «تحول مفهوم عیب در مسئولیت ناشی از عیب تولید»، رای. ش ۱۸.
۱۰. شهیدی، مهدی (۱۳۸۹). **مدنی ۶ عقود معین**، چ ۱۲، تهران: مجمع علمی فرهنگی مجد.
۱۱. صفایی، سید حسین (۱۳۹۲). **حقوق مدنی قواعد عمومی قراردادها**، ج ۲، چ ۵، تهران: بنیاد حقوقی میزان.
۱۲. علامه حلی، حسن بن یوسف (بی تا). **القواعد الاحکام**، چ ۲، قم: انتشارات رضی، چاپ سنگی.
۱۳. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۷). **مسئولیت ناشی از عیب تولید**، چ ۱، تهران: انتشارات دانشگاه.
۱۴. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۹). **قواعد عمومی قراردادها**، ج ۵، چ ۴، تهران: انتشارات گنج دانش.
۱۵. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۹). **عقود معین**، ج ۱، چ ۳، تهران: انتشارات گنج دانش.
۱۶. محقق حلی (۱۴۰۹ ق). **شرایع الاسلام فی مسائل الحلال و الحرام**، چ ۱، تهران: انتشارات استقلال.
۱۷. محقق کرکی (۱۴۰۳ ق). **جامع المقاصد**، چ ۳، قم: مؤسسه آل البیت.
۱۸. میرزایی، اقبال علی و خالدی، علی (۱۳۹۷). «واکاوی اصل سلامت مبیع در فقه امامیه و حقوق ایران با تأکید بر حقوق مصرف کنندگان کالا»، دوفصلنامه تخصصی مطالعات فقه و اصول. سال اول، ش ۱.
۱۹. نوری، علی و بزرگمهر، داوود (۱۳۹۷). «مفهوم عیب در حقوق مدنی»، **مطالعات حقوق**. ش ۲۰.
۲۰. نوری، محمدعلی (۱۳۸۶). **ترجمه قانون مدنی آلمان**، چ ۱، بخش معاملات و قراردادها،

تهران: گنج دانش.

(ب) انگلیسی

21. Anderson, James M. (2014). "Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policy Makers", RAND Corporation. RAND Corporation. Accessed august 27, 2016. Available at: http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR400/RR443-1/RAND_RR443-1.pdf
22. Barry, Keith. (2020). "GM Recalls 5.9 million Trucks, SUVs for faulty takata airbags, consumer reports", novamber 25, at <https://www.consumerreports.org/car-recalls-defects/gm-2020-recalls-trucks-suvs-for-faulty-takata-airbags/>.
23. Brown Laura SK. (2020). "Honda Recalls 1.4 Million Vehicle, including 430k for salt corrosion problem", caranddriver, December 16, 2020, at <https://www.caranddriver.com/news/a34990029/honda-civic-fit-accord-acura-ix-driveshaft-recall/>.
24. Castaing, Francois J. (1994). **The Effects of Product Liability on Automotive Engineering Practice**. National Academy of Engineering. Product Liability and Innovation: Managing Risk in an Uncertain Environment. Washington, DC: The National Academies Press. doi: 10.17226/4768.
25. Field, Emily. (2017). "The Top Product Liability Cases Of 2016". Midyear Report. Accessed Septamber 2, (2016). Available at: <http://www.jstor.org/Stable/120086>
26. Lingeman Jake. (2020). "Kia,Hyudai Recall 600,000 vehicles for fire risk,autoweek", September 7, 2020, at <https://www.autoweek.com/news/industry-news/a33926842/kia-hyundai-recall-600000-vehicle-for-fire-risk/>.
27. Masterson, Patrick, (2020). "The 10 biggest Recalls in 2019", cars.com, junaury 14, 2020, at <https://www.cars.com/articles/the-10-biggest-recalls-in-2019-416480>, Last visit: 1400/1/28
28. Meyer Marshall W. (2020). "covid lockdowns, social distancing, and fatal car crashes: more deaths on Hobbesian highways?" PubMed central, u .s. national institutes of health, national library of medicine, December 21, 2020, at <https://www.ncbi.nlm.gov/pmc/article/PMC7751747>
29. Monticello Mike (2019). "car safety systems that could save your life, consumer reports", june 25, 2019, at <https://www.consumerreports.org/automotive-technology/car-safety-systems-that-could-save-your-life/>.
30. Moon, Mariella. (2015). "Virginia Opens Up 70 Miles of Highway for Driverless Car Testing, Engadget" Accessed April 2, 2016. Available at: <http://www.engadget.com/2015/06/03/virginia-driverless-car-testing/>.
31. Mullis, Alastair & Oliphant, ken (2003). **Torts**. Palgrave mac milan.
32. Muoio, Danielle. (2016). "19 Companies Racing to Put Self-Driving Cars on the Road By 2021, Bus. Insider". Accessed April 5, 2016. Available

- at:<http://www.businessinsider.com/compames-making-driverless-cars-by-2020-2016-10/#honda-is-aiming-to-produce-cars-that-are-completely-driverless-on-highways-by-2020-13>.
33. Norton, Patrick J. (1998). "What Happens when Air Bags Kill: Automobile Manufacturers' Liability for Injuries Caused by Air Bags", Case Western Reserve Law Review. Volume 48 issue 3. p. 665, pp. 659-723. Accessed august 24, 2016. Available at: <http://scholarlycommons.law.case.edu/caselrev/vol.48/iss377>, Last visit: 97/8/9
 34. Psarommate, foivos. (2019). "zero defect manufacturing: state- of- the-art review, shortcoming and future directing in research". international journal of production Research.<http://doi.org/10.1080/00207543.2019.1605228>
 35. Steinkamp, Neil. (2016). "Automotive Warranty & Recall Report, Stout Advisory". Accessed April 5, 2017. Available at:<https://www.stoutadvisory.com/insights/report/2016-automotive-warranty-recall-report>
 36. shepardson David, (2021). "U.s. agency orders ford to recall 3 million vehicles over air bags", Reuters, January 19, 2021, at <https://www.Reuters.com/article/us-ford-recall/u-s-agency-orders-ford-to-recall-3-million-vehicles-over-air-bags-iduskbn290210?il=0>.
 37. Swanson Derek H. , Dr. Lin Wei Zhonglun W&D (2011). **China,A Corporate Approach to Preventive Management, Risk Reduction, and Case Coordination for Chinese Automakers»** ,SECOND EDITION October 2009, McGuire Woods LLP Richmond, VA .PP. 1-29.
 38. Titcomb, James. (2017)."Dyson Plans to Launch Electric Car in 2020"..Telegraph . Accessed April 5, 2017. Available at:<http://www.telegraph.co.uk/technology/2017/09/26/dyson-build-first-electric-car-uk-2020/>.
 39. Twerski, Aaron., and Henderson, James A. Jr. (2009). "Manufacturer's Liability for Defective Product Designs: The Triumph of Risk-Utility". Cornell Law Faculty Publications. Brooklyn law review. vol 74.3: 1061-1147. Accessed April 5, 2017. Accessed April 5, 2017: Available at:<http://scholarship.law.cornell.edu/facpub/794>. Last visit ۹۷/۸/۹
 40. Valasek, Chris. and CharlieMiller. (2015). "Remote Eexploitation of an Unaltered Passenger Vehicle".. Accessed April 5, 2017. available at: https://ioactive.com/pdfs/IOActive_Remote_Car_Hacking.pdf.
 41. Wright .Richard W, (2007). "The Principles of Product Liability, in Symposium, Products Liability: Litigation Trends on the 10th Anniversary of the Third Restatement", 26 Rev. Litig. 1067 VOL. 26:4,P1076,PP1067-1152., Available at: http://scholarship.kentlaw.iit.edu/fac_schol/719. Last visit: 97/8/10

ج) سایت‌ها

42. <https://www.law.com/dailyreportonline/2018/06/01/product-liability-lawsuit-filed->

- over-kia-car-seat/?slreturn=20180903062933 .Who's afraid of the Restatement (Third) of Torts? By Heather M. Bessinger and Nathaniel Cade, Jr. WISCONSIN LAW JOURNAL STAFF September 17, 2010. Last visit: 97/8/10
43. OADC Magazine, Spring 2003 By Michael "Sam" Sandmire, Partner Litigation Group
<https://wislawjournal.com/2010/09/17/whos-afraid-of-the-restatement-third-of-torts/2018> The Daily Reporter Publishing Co. | 225 E. Michigan St., Suite 300, Milwaukee, WI 53202. Last visit: 97/8/9
44. Motor vehicle safety: Issues for congress. Updated junaury 26, 2021. Congress reaserch service. <http://crsreports.congress.gov/R46398>. Last visit: 1400/1/28
45. Monitor of Takata and the coordinated Remedy Program, update on the state of the Takata Airbag Recalls, Desember 22, 2020, p. 2, at <https://www.nhtsa.gov/takata-recall-spotlight/state-takata-air-bag-recalls-fourth-report>. Last visit: 1400/1/28

(د) آرا

46. Voss v. Black & Decker Mfg. Co., 450 N.E.2d 204, 208-09 (N.Y. 1983)
47. Ault v. Int'l Harvester Co., 528 P.2d 1148, 1150 (Cal. 1974).
48. Cantu V John Deere Co., 24wn. App.vol. 1, p. 603. 2d 839 (1979).
۴۹. دادنامه شماره ۱۱۰۰۲۶۹۴۰۰۹۹۷۰۹۲۰ به تاریخ ۱۳۹۲/۲/۱۶ صادره از شعبه ۵۱ دادگاه تجدیدنظر استان تهران
۵۰. دادنامه شماره ۸۰۰۶۰۱۰۲۲۰۸۰۹۹۷۰۹۱۰ به تاریخ ۱۳۹۱/۶/۱۴ صادره از دادگاه تجدیدنظر استان تهران
۵۱. دادنامه شماره ۷۶۵۰۰۲۲۱۶۰۰۹۹۷۰۹۳۰ به تاریخ ۱۳۹۳/۶/۲۵ صادره از شعبه ۲۱۶ دادگاه عمومی حقوقی تهران

(ه) قوانین

۵۲. قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶
۵۳. آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۹۵
54. Consumer protection Act 1987 UK
55. Restatement (Third) of Torts: Prods. Liab. § 2(c) (Am. Law Inst. 1998).
56. Restatement (Second) of Torts § 402A cmt. g (Am. Law Inst. 1979).