

مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات و پرداخت دیه

حمیرا طاهری

مرکز امور و کلا و کارشناسان رسمی قوه قضاییه، کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی

چکیده:

مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات و پرداخت دیه یکی از مسائل پیچیده و مهم در حوزه حقوقی و صنعت خودروسازی است. با توجه به اینکه خودروها به عنوان محصولات صنعتی عمدتاً تحت کنترل و نظارت شرکت‌های سازنده قرار دارند، این سوال پیش می‌آید که آیا این شرکت‌ها می‌توانند به عنوان مسئول در تصادفات و حوادث رانندگی ناشی از نقص در طراحی یا تولید خودرو شناخته شوند یا خیر. در بسیاری از کشورها، قوانین مشخصی درباره مسئولیت تولیدکنندگان وجود دارد که می‌تواند شامل مسئولیت کیفری و مدنی باشد. در صورتی که یک خودرو به دلیل نقص فنی یا طراحی معیوب باعث تصادف و آسیب به اشخاص شود، شرکت سازنده ممکن است ملزم به پرداخت دیه و جبران خسارت باشد. این مسئولیت می‌تواند به صورت فردی یا جمعی از سوی شرکت به عهده گرفته شود و در نتیجه، شرکت ممکن است با دعاوی قانونی مواجه شود که هزینه‌های سنگینی را به دنبال خواهد داشت. از سوی دیگر، شرکت‌های خودروسازی معمولاً به دلیل وجود بیمه‌های مختلف، مسئولیت مالی خود را به حداقل می‌رسانند. این در حالی است که در مواردی که نقص فنی در خودروها به وضوح قابل شناسایی باشد، شرکت‌ها ممکن است تحت پیگرد قانونی قرار گیرند. در این شرایط، مسئولیت کیفری شرکت‌ها می‌تواند شامل جریمه‌های مالی، تعلیق یا لغو مجوز تولید و حتی پیگرد مدیران ارشد شرکت باشد. این موارد نشان‌دهنده اهمیت نظارت بر کیفیت و ایمنی خودروهای تولیدی است و نیاز به توسعه و بهبود استانداردهای ایمنی را در صنعت خودروسازی بیشتر می‌کند. در نهایت، این مسئله نه تنها بر روی اعتبار و شهرت شرکت‌های سازنده تأثیرگذار است، بلکه بر روی امنیت و سلامت شهروندان نیز تأثیر مستقیم دارد. بنابراین، همکاری میان دولت، نهادهای نظارتی و شرکت‌های خودروسازی برای تأمین ایمنی و کاهش تصادفات رانندگی امری حیاتی است.

کلمات کلیدی: مسئولیت کیفری، تصادفات، پرداخت دیه، صنعت خودروسازی

مقدمه

در دنیای امروز، صنعت خودرو یکی از بزرگترین و مهم‌ترین صنایع به شمار می‌رود که تأثیرات عمیقی بر زندگی روزمره انسان‌ها دارد. با این حال، این صنعت به دلیل وجود خطرات و تصادفات ناشی از استفاده از خودروها، با چالش‌های حقوقی و اخلاقی متعددی مواجه است. یکی از مسائل مهم در این زمینه مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات و پرداخت دیه است. این مقاله به بررسی این موضوع پرداخته و ابعاد مختلف آن را تحلیل خواهد کرد.

صنعت خودرو به عنوان یکی از حیاتی‌ترین و پیشرفته‌ترین صنایع مدرن، نقش اساسی در زندگی بشر ایفا می‌کند. این صنعت نه تنها به ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی کمک می‌کند، بلکه به تسهیل حمل و نقل و جابه‌جایی افراد و کالاها نیز می‌پردازد. با این حال، به موازات این مزایا، معضلات و چالش‌های جدی نیز به وجود آمده است. تصادفات خودرو که به دلیل خطاهای انسانی، نقص فنی خودروها و شرایط جاده‌ای رخ می‌دهند، می‌توانند عواقب جبران‌ناپذیری به همراه داشته باشند. در این راستا، موضوع مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات و پرداخت دیه یکی از مسائلی است که نیاز به بررسی و تحلیل عمیق دارد. آیا شرکت‌های سازنده خودرو باید در قبال تصادفاتی که به دلیل نقص فنی یا طراحی نامناسب خودروها رخ می‌دهد، مسئول باشند؟ این سوالی است که پاسخ آن می‌تواند بر رویکردهای قانونی و اخلاقی در این حوزه تأثیرگذار باشد. [1,2]

به عنوان مثال، در مواردی که نقص فنی خودرو منجر به تصادف و آسیب به افراد می‌شود، آیا می‌توان شرکت سازنده را به خاطر این نقص‌ها مسئول دانست؟ آیا این مسئولیت تنها به پرداخت دیه محدود می‌شود یا باید تبعات قانونی دیگری نیز برای این شرکت‌ها در نظر گرفته شود؟ بررسی این موضوع نیازمند تحلیل دقیق قوانین موجود و مقایسه آن‌ها با استانداردهای جهانی است. همچنین، می‌توان به تأثیرات اجتماعی و اقتصادی این مسئولیت‌ها نیز اشاره کرد؛ زیرا در صورت افزایش مسئولیت قانونی شرکت‌ها، ممکن است قیمت خودروها افزایش یابد و این مسئله بر دسترسی عموم مردم به خودرو تأثیر بگذارد. در نهایت، این مقاله به بررسی ابعاد مختلف مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو و چالش‌های آن در زمینه تصادفات و پرداخت دیه پرداخته و راهکارهایی برای ارتقاء ایمنی و کاهش تصادفات را ارائه خواهد کرد. [3,4]

علاوه بر این، مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو می‌تواند به تحولات فرهنگی و اجتماعی در زمینه ایمنی عمومی منجر شود. به عنوان مثال، اگر شرکت‌ها متوجه شوند که در قبال نقص‌های فنی مسئول هستند، ممکن است فشار بیشتری برای بهبود کیفیت محصولات خود و رعایت استانداردهای ایمنی احساس کنند. این موضوع می‌تواند به افزایش سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و در نتیجه تولید خودروهای ایمن‌تر و با کیفیت بالاتر منجر شود. [5]

از سوی دیگر، بررسی دقیق مسئولیت شرکت‌ها باید به درک بهتر از حقوق مصرف‌کنندگان نیز بینجامد. در بسیاری از کشورها، قوانین موجود به گونه‌ای طراحی شده‌اند که از حقوق مصرف‌کنندگان حمایت کنند و این حمایت می‌تواند شامل حق شکایت در صورت وقوع تصادف ناشی از نقص فنی خودرو باشد. در این راستا، ایجاد سیستم‌های شفاف و کارآمد برای رسیدگی به شکایات و دعاوی مربوط به تصادفات می‌تواند به افزایش اعتماد عمومی به صنعت خودرو کمک کند. [6]

علاوه بر این، باید به نقش دولت‌ها در ایجاد قوانین و مقررات مناسب برای نظارت بر صنعت خودرو اشاره کرد. دولت‌ها می‌توانند با وضع قوانین سخت‌گیرانه‌تر و نظارت بر عملکرد شرکت‌ها، به کاهش تصادفات و افزایش ایمنی کمک کنند. این همکاری میان دولت‌ها و شرکت‌های سازنده می‌تواند به تحقق اهداف مشترک در زمینه کاهش آسیب‌های ناشی از تصادفات و ارتقاء سطح ایمنی در جاده‌ها منجر شود. [7]

در نهایت، این مقاله با هدف ارائه تحلیلی جامع از مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات و پرداخت دیه، تأثیرات اجتماعی و اقتصادی آن و راهکارهای عملی برای بهبود وضعیت ایمنی در صنعت خودرو نگاشته شده است. بررسی این موضوعات به ما کمک می‌کند تا به درک بهتری از چالش‌های موجود و راه‌های ممکن برای حل آن‌ها دست یابیم.

مفهوم مسئولیت کیفری در حقوق ایران

مسئولیت کیفری به معنای جبران خسارت و مجازات فرد یا نهادی است که به دلیل ارتکاب جرم، مورد پیگرد قانونی قرار می‌گیرد. در حقوق ایران، مسئولیت کیفری به دو دسته تقسیم می‌شود: مسئولیت شخصی و مسئولیت سازمانی. در مورد شرکت‌های سازنده خودرو، مسئولیت سازمانی به این معناست که آیا این شرکت‌ها می‌توانند به خاطر تصادفات ناشی از نقص در تولید یا طراحی خودروها مورد پیگرد قرار گیرند یا خیر. [8]

مسئولیت کیفری در حقوق ایران یکی از مفاهیم کلیدی است که تأثیر قابل توجهی بر نظام قضایی و اجتماعی کشور دارد. این مفهوم به معنای تعهد قانونی فرد یا نهادی به جبران خسارت و تحمل مجازات به دلیل ارتکاب جرم است. در این راستا، مسئولیت کیفری به دو دسته اصلی تقسیم می‌شود: مسئولیت شخصی و مسئولیت سازمانی. مسئولیت شخصی به حالت فردی اشاره دارد که در آن یک شخص خاص به دلیل ارتکاب یک جرم خاص مورد پیگرد قانونی قرار می‌گیرد و مجازات می‌شود. در مقابل، مسئولیت سازمانی به بررسی این موضوع می‌پردازد که آیا نهادها و سازمان‌ها نیز می‌توانند به خاطر اعمال یا خطاهای خود تحت تعقیب قرار بگیرند یا خیر. این موضوع به ویژه در حوزه‌هایی مانند صنعت، به ویژه صنایع خودروسازی، اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. [9]

در صنعت خودروسازی، مسئولیت سازمانی به این معناست که اگر یک شرکت خودروساز به دلیل نقص در طراحی یا تولید خودروها منجر به تصادفات و خسارات جانی و مالی شود، آیا این شرکت می‌تواند مورد پیگرد قانونی قرار گیرد؟ پاسخ به این سؤال به قوانین و مقررات حاکم بر مسئولیت کیفری در ایران بستگی دارد. در برخی موارد، ممکن است شرکت‌ها به دلیل عدم رعایت استانداردهای ایمنی و کیفیت، مسئول شناخته شوند و تحت تعقیب قرار گیرند. به همین دلیل، اهمیت نظارت و ارزیابی دقیق بر فرآیندهای تولید و طراحی خودروها در صنایع خودروسازی بسیار حائز اهمیت است. در این زمینه، قوانین و مقررات مربوط به مسئولیت کیفری باید به گونه‌ای تنظیم شوند که علاوه بر حفظ حقوق مصرف‌کنندگان، از سلامت و ایمنی جامعه نیز محافظت کنند. لذا، مفهوم مسئولیت کیفری در حقوق ایران نه تنها به فرد بلکه به نهادها و سازمان‌ها نیز تسری می‌یابد و این امر نیازمند یک نظام قانونی قوی و کارآمد است. [10,11]

در این راستا، مسئولیت کیفری در حوزه خودروسازی می‌تواند به عنوان یک ابزار پیشگیرانه برای ارتقاء کیفیت و ایمنی محصولات مورد استفاده قرار گیرد. به عبارتی دیگر، اگر شرکت‌های خودروساز بدانند که در صورت بروز حوادث ناشی از نقص در محصولاتشان ممکن است تحت پیگرد قانونی قرار گیرند، احتمالاً تلاش بیشتری برای رعایت استانداردها و بهبود فرآیندهای تولید و طراحی خواهند داشت. این امر می‌تواند به کاهش تصادفات و خسارات جانی و مالی ناشی از نقص‌های فنی در خودروها کمک کند. [12]

علاوه بر این، در حقوق ایران، مسئولیت کیفری سازمانی به شرکت‌های خودروساز این اجازه را می‌دهد که در صورت بروز مشکلات جدی در محصولاتشان، به بررسی و ارزیابی داخلی بپردازند و در نهایت اقدامات اصلاحی را به کار گیرند. این رویکرد

می‌تواند به تقویت فرهنگ مسئولیت‌پذیری در صنعت خودروسازی کمک کند و به نوبه خود، اعتماد عمومی به این صنعت را افزایش دهد.

به همین ترتیب، قوانین و مقررات موجود باید به گونه‌ای تدوین شود که ضمن ایجاد فضایی برای توسعه و نوآوری در صنایع خودروسازی، از حقوق مصرف‌کنندگان نیز به شیوه‌ای مؤثر محافظت کند. در نتیجه، مفهوم مسئولیت کیفری نه تنها ابزاری برای مجازات متخلفان است، بلکه می‌تواند به عنوان انگیزه‌ای برای بهبود کیفیت و ایمنی محصولات نیز عمل کند. این موضوع در نهایت به نفع جامعه و مصرف‌کنندگان خواهد بود و به ارتقاء سطح ایمنی و کیفیت خودروها و همچنین حفظ جان و مال شهروندان کمک خواهد کرد. [13]

مسئولیت شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات

شرکت‌های سازنده خودرو ممکن است به دلیل نقص در طراحی، تولید یا کنترل کیفیت خودروها، مسئولیت کیفری داشته باشند. این مسئولیت می‌تواند ناشی از بی‌احتیاطی، سهل‌انگاری یا حتی عمل عمدی باشد. به عنوان مثال، اگر یک خودرو به دلیل نقص فنی دچار حادثه شود و این نقص ناشی از عدم رعایت استانداردهای ایمنی باشد، شرکت سازنده ممکن است مسئول شناخته شود. [14]

مسئولیت شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات به عنوان یکی از موضوعات حیاتی در صنعت خودروسازی و حقوق مصرف‌کنندگان مطرح است. این مسئولیت می‌تواند به دو شکل عمده تعریف شود: مسئولیت مدنی و مسئولیت کیفری. مسئولیت مدنی به معنای جبران خسارت‌های مالی و جانی ناشی از نقص در خودروهاست. به عنوان مثال، اگر یک خودرو به دلیل نقص طراحی یا تولید، در حین رانندگی دچار حادثه شود و آسیب‌هایی به سرنشینان یا عابران وارد کند، شرکت سازنده ممکن است موظف به پرداخت غرامت به قربانیان باشد. این نوع مسئولیت در بسیاری از کشورها از طریق قوانین و مقرراتی که به حمایت از مصرف‌کنندگان و تضمین ایمنی محصولات مربوط می‌شود، تعریف شده است. در این راستا، اگر مشخص شود که نقص فنی ناشی از بی‌احتیاطی یا سهل‌انگاری شرکت سازنده بوده است، آن شرکت ممکن است به عنوان متهم در دادگاه معرفی شود و ملزم به جبران خسارت‌ها گردد. [15,16]

از سوی دیگر، مسئولیت کیفری زمانی مطرح می‌شود که شرکت‌های سازنده به دلیل اقداماتی عمدی یا غفلت‌های جدی، به مخاطرات جدی برای جان و سلامت افراد دامن بزنند. به عنوان مثال، اگر یک شرکت به عمد اطلاعات نادرست درباره ایمنی محصول خود ارائه دهد یا استانداردهای ایمنی را نادیده بگیرد، ممکن است به اتهام جرم علیه سلامت عمومی تحت پیگرد قانونی قرار گیرد. این نوع مسئولیت می‌تواند شامل مجازات‌های سنگینی همچون جریمه‌های مالی و حتی حبس مدیران ارشد شرکت باشد. در این زمینه، پیگیری قانونی و رسانه‌ای می‌تواند برنده‌گان و بازندگان این میدان را مشخص کند. به همین دلیل، شرکت‌های خودروسازی باید نه تنها بر روی کیفیت محصولات خود تمرکز کنند، بلکه باید به مسئولیت‌های اجتماعی و اخلاقی خود نیز توجه ویژه‌ای داشته باشند تا از وقوع حوادث ناگوار و تبعات قانونی ناشی از آن جلوگیری کنند. این موضوع نه تنها به نفع مصرف‌کنندگان است، بلکه می‌تواند به اعتبار و شهرت برنده‌های خودروسازی نیز کمک شایانی کند. [17]

علاوه بر مسئولیت‌های قانونی، شرکت‌های سازنده خودرو باید به جنبه‌های اخلاقی و اجتماعی تولیدات خود نیز توجه داشته باشند. به عنوان مثال، افزایش آگاهی عمومی نسبت به ایمنی خودروها و شفاف‌سازی اطلاعات مربوط به نقص‌ها و عیوب

محصولات، می‌تواند به تقویت اعتماد مصرف‌کنندگان به برندهای خودروسازی کمک کند. این امر به ویژه در دنیای امروز که اطلاعات به سرعت در دسترس عموم قرار می‌گیرد، اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

شرکت‌ها می‌توانند با ارائه برنامه‌های آموزشی برای مصرف‌کنندگان، به آنها کمک کنند تا درک بهتری از نحوه استفاده ایمن از خودروها داشته باشند. همچنین، ایجاد کانال‌های ارتباطی موثر با مشتریان برای گزارش مشکلات و پیشنهادات می‌تواند منجر به بهبود محصولات و کاهش حوادث گردد. [18]

نهایتاً، ایمنی خودروها نه تنها به طراحی و تولید محصولات مربوط می‌شود، بلکه به فرهنگ ایمنی در جامعه نیز وابسته است. ترویج فرهنگ رانندگی ایمن و مسئولیت‌پذیری در بین رانندگان می‌تواند به کاهش تصادفات و آسیب‌های ناشی از آن کمک کند. بنابراین، همکاری نزدیک بین شرکت‌های خودروسازی، دولت‌ها و جامعه می‌تواند به ایجاد محیطی امن‌تر و پایدارتر برای همه افراد منجر شود. در نهایت، این اقدامات نه تنها به نفع مصرف‌کنندگان است، بلکه به سود خود شرکت‌ها نیز خواهد بود، زیرا باعث می‌شود که آنها به عنوان برندهایی معتبر و مسئولیت‌پذیر در نظر گرفته شوند. [19]

بررسی حقوقی مسئولیت کیفری شرکت‌ها

در حقوق ایران، برای تعیین مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو، باید به قوانین و مقررات مرتبط با جرایم اقتصادی و صنعتی توجه کرد. بر اساس ماده ۲۹۰ قانون مجازات اسلامی، هر شخص یا نهادی که به دلیل ارتکاب جرم، به خسارت مالی یا جانی منجر شود، مسئولیت دارد. این موضوع می‌تواند شامل شرکت‌های سازنده خودرو نیز شود. به علاوه، در صورت اثبات تقصیر، این شرکت‌ها ممکن است به پرداخت دیه و جبران خسارت ملزم شوند. [20]

مسئولیت کیفری شرکت‌ها به ویژه در صنایع حساس و پرخطر مانند تولید خودرو، یکی از موضوعات پیچیده و مهم در حقوق ایران است. به موجب ماده ۲۹۰ قانون مجازات اسلامی، هر شخص یا نهادی که اقدام یا سهل‌انگاری او منجر به وقوع جرم و خسارت شود، مسئول شناخته می‌شود. این ماده به وضوح بر مسئولیت نهادها و شرکت‌ها تأکید دارد و به این ترتیب، در صورتی که یک شرکت سازنده خودرو به دلیل نقص فنی، عدم رعایت استانداردها یا هرگونه سهل‌انگاری در تولید، منجر به حادثه‌ای جانی یا مالی شود، این شرکت می‌تواند به عنوان متهم به مسئولیت کیفری شناخته شود. بنابراین، این شرکت‌ها نه تنها باید از نظر فنی و کیفی محصولات خود را کنترل کنند، بلکه باید در زمینه قوانین و مقررات مربوط به ایمنی و بهداشت نیز اطلاعات کافی داشته باشند. [21]

علاوه بر این، بررسی مسئولیت کیفری شرکت‌ها مستلزم توجه به مفاهیم جدیدی مانند مسئولیت اجتماعی و اخلاقی است. در دنیای امروز، شرکت‌ها دیگر فقط به عنوان نهادهای اقتصادی در نظر گرفته نمی‌شوند، بلکه به عنوان بازیگران اجتماعی نیز شناخته می‌شوند که باید به تأثیرات اجتماعی و زیست‌محیطی فعالیت‌های خود توجه کنند. در این راستا، اگر شرکتی در تولید خودرو به دلیل عدم رعایت استانداردهای ایمنی، جان افراد را به خطر بیندازد، نه تنها از نظر کیفری مسئول است، بلکه ممکن است به لحاظ اجتماعی نیز تحت فشار قرار گیرد. لذا، ایجاد سازوکارهای نظارتی مؤثر و تقویت فرهنگ مسئولیت‌پذیری در شرکت‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است. به این ترتیب، می‌توان با افزایش آگاهی و مسئولیت‌پذیری در بین تولیدکنندگان، از بروز حوادث ناگوار جلوگیری کرده و ایمنی عمومی را ارتقاء داد. [22]

علاوه بر آن، در بررسی حقوقی مسئولیت کیفری شرکت‌ها، باید به نقش و مسئولیت مدیران و کارکنان نیز توجه کرد. در بسیاری از موارد، تصمیمات نادرست یا سهل‌انگاری‌های مدیریتی می‌تواند منجر به وقوع حوادث و آسیب‌های جدی شود. در این راستا، قوانین ایران در نظر دارند که مدیران شرکت‌ها نیز در قبال اقدامات و تصمیمات خود مسئولیت داشته باشند. مطابق با ماده ۱۱۱ قانون مجازات اسلامی، اگر مدیران به دلیل عدم رعایت ضوابط و استانداردهای ایمنی و بهداشتی، منجر به وقوع جرایم شوند، علاوه بر مسئولیت شرکت، خود نیز ممکن است تحت پیگرد قانونی قرار گیرند.[23]

از سوی دیگر، نظام حقوقی ایران به دنبال ایجاد مشوق‌هایی است که شرکت‌ها را ترغیب به رعایت استانداردهای ایمنی و کیفیت کند. به عنوان مثال، ممکن است مشوق‌های مالی و اعتباری برای شرکت‌هایی که به طور مؤثر در راستای بهبود ایمنی و کیفیت محصولات خود تلاش می‌کنند، در نظر گرفته شود. این رویکرد می‌تواند به ارتقای کیفیت محصولات و کاهش حوادث مرتبط با آن‌ها کمک کند.

در نهایت، مسئولیت کیفری شرکت‌ها در صنعت خودروسازی نیازمند همکاری نزدیک میان دستگاه‌های دولتی، نهادهای نظارتی و خود شرکت‌ها است. این همکاری می‌تواند به شفافیت در فرآیندهای تولید، افزایش آگاهی عمومی و تقویت اعتماد جامعه به صنایع کشور منجر شود. بنابراین، تقویت قوانین و ایجاد بسترهای مناسب برای نظارت و ارزیابی مستمر از عملکرد شرکت‌ها، از جمله اقداماتی است که می‌تواند به بهبود وضعیت حقوقی مسئولیت کیفری شرکت‌ها در ایران کمک کند.[24]

دیه و نحوه پرداخت آن در تصادفات

دیه به معنای مبلغی است که بر اساس فقه اسلامی به عنوان جبران خسارت ناشی از قتل یا صدمات بدنی تعیین می‌شود. در تصادفات خودرو، دیه بر اساس نوع صدمه و درجه تقصیر تعیین می‌شود. اگر تصادف ناشی از نقص فنی خودرو باشد، شرکت سازنده ممکن است موظف به پرداخت دیه به آسیب‌دیدگان باشد. این موضوع یکی از چالش‌های حقوقی است که شرکت‌ها باید با آن مواجه شوند.

دیه به عنوان یک مفهوم حقوقی و فقهی در جامعه اسلامی، نقش مهمی در جبران خسارات ناشی از تصادفات ایفا می‌کند. در تصادفات خودرو، تعیین دیه به عوامل مختلفی بستگی دارد، از جمله نوع صدمه، شدت آن و همچنین میزان تقصیر طرفین حادثه. به طور کلی، دیه به دو دسته تقسیم می‌شود: دیه ثابت و دیه متغیر. دیه ثابت برای صدمات خاص مانند نقص عضو و فوت تعیین می‌شود، در حالی که دیه متغیر بر اساس میزان آسیب به افراد و شرایط حادثه متفاوت است. به عنوان مثال، اگر یک نفر در تصادف دچار شکستگی دست شود، میزان دیه بر اساس درصد آسیب‌دیدگی و همچنین نوع و مدت درمان مشخص می‌شود. این فرآیند به دقت و کارشناسی نیاز دارد و معمولاً با استفاده از متخصصان پزشکی و کارشناسان حقوقی انجام می‌گیرد.[25]

نحوه پرداخت دیه نیز از دیگر نکات مهم در این زمینه است. در بسیاری از موارد، دیه به صورت نقدی پرداخت می‌شود، اما در شرایط خاص ممکن است توافق‌نامه‌هایی برای پرداخت اقساطی یا حتی تحویل کالا به جای پول نیز مورد استفاده قرار گیرد. یکی از چالش‌های حقوقی در این زمینه، مسئولیت شرکت‌های بیمه است. اگر یکی از طرفین حادثه بیمه‌نامه داشته باشد، ممکن است بیمه‌گر موظف به پرداخت دیه شود. به علاوه، اگر تصادف ناشی از نقص فنی خودرو باشد، شرکت سازنده نیز ممکن است مسئولیت پرداخت دیه را بر عهده گیرد. این موضوع می‌تواند به خصوص در مواردی که نقص فنی منجر به آسیب جدی به افراد

شده باشد، بسیار پیچیده شود. بنابراین، آگاهی از قوانین و مقررات مربوط به دیه و نحوه پرداخت آن در تصادفات برای همه افراد، به ویژه رانندگان و مالکان خودرو بسیار ضروری است.[26]

علاوه بر این، در مواردی که چندین نفر در یک تصادف آسیب می‌بینند، تعیین میزان دیه و نحوه پرداخت آن می‌تواند پیچیدگی‌های بیشتری به همراه داشته باشد. در چنین مواردی، مسئولیت پرداخت دیه به طور مشترک بین طرفین تصادف تقسیم می‌شود و این موضوع نیازمند بررسی دقیق و کارشناسی است. همچنین، در برخی موارد، ممکن است نیاز به مشاوره حقوقی برای تعیین میزان دیه و نحوه پرداخت آن وجود داشته باشد. وکلای متخصص در این موارد می‌توانند به افراد کمک کنند تا حق و حقوق خود را به درستی دریافت کنند و از بروز مشکلات حقوقی بیشتر در آینده جلوگیری نمایند.[27]

از سوی دیگر، فرهنگ عمومی نیز نقش مهمی در نحوه برخورد با موضوع دیه و تصادفات دارد. در برخی جوامع، پرداخت دیه به عنوان یک مسئولیت اجتماعی تلقی می‌شود و افراد نسبت به جبران خسارت ناشی از تصادف احساس تعهد بیشتری دارند. این در حالی است که در جوامع دیگر، ممکن است این موضوع به دلیل نبود آگاهی و اطلاعات کافی، کمتر مورد توجه قرار گیرد.

در نهایت، بهبود زیرساخت‌ها و فرهنگ رانندگی ایمن نیز می‌تواند تأثیر مثبتی بر کاهش تصادفات و در نتیجه، کاهش نیاز به پرداخت دیه داشته باشد. با آموزش‌های مناسب و افزایش آگاهی عمومی، می‌توان به کاهش تصادفات و پیامدهای ناشی از آن کمک کرد و در نتیجه، بار مالی و اجتماعی ناشی از دیه را کاهش داد.[28]

چالش‌های حقوقی مسئولیت کیفری شرکت‌ها

یکی از چالش‌های اصلی در تعیین مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو، اثبات رابطه علت و معلولی بین نقص خودرو و تصادف است. به عبارت دیگر، باید مشخص شود که آیا نقص فنی خودرو به طور مستقیم باعث وقوع تصادف شده است یا خیر. همچنین، در مواردی که تصادف ناشی از رفتار negligent (بی‌احتیاطی) راننده باشد، تعیین میزان مسئولیت شرکت سازنده خودرو می‌تواند پیچیده باشد.[29]

چالش‌های حقوقی مسئولیت کیفری شرکت‌ها به ویژه در صنعت خودروسازی، موضوعی پیچیده و چندوجهی است که به دلایل مختلفی به وجود می‌آید. یکی از مهم‌ترین این چالش‌ها، اثبات رابطه علت و معلولی بین نقص فنی خودرو و وقوع تصادف است. این مسئله به ویژه در مواردی که نقص فنی به طور مستقیم به تصادف منجر می‌شود، اهمیت دارد. برای مثال، اگر یک خودرو به دلیل نقص در سیستم ترمز خود دچار حادثه شود، باید ثابت شود که این نقص به طور مستقیم باعث تصادف شده و اگر نه، آیا عوامل دیگری نیز در این حادثه مؤثر بوده‌اند یا خیر. این امر نیازمند بررسی‌های فنی و کارشناسی دقیق است که در بسیاری از موارد، ممکن است به زمان زیادی نیاز داشته باشد و در نتیجه، تعیین مسئولیت شرکت سازنده را دشوار کند.

علاوه بر این، در مواردی که تصادف ناشی از رفتار negligent راننده باشد، چالش‌های حقوقی افزایش می‌یابد. به عنوان مثال، اگر راننده‌ای با سرعت غیرمجاز و به طور غیرمحتاطانه رانندگی کند، آیا می‌توان شرکت سازنده خودرو را به خاطر نقص فنی محکوم کرد، حتی اگر آن نقص وجود داشته باشد؟ در این مواقع، باید تعیین شود که آیا رفتار راننده به اندازه‌ای بوده که مسئولیت را به دوش او بیندازد یا اینکه نقص خودرو نیز در ایجاد حادثه نقش داشته است. این موضوع نیازمند بررسی دقیق دلایل و شواهد موجود است و ممکن است در محاکم قضایی به یک موضوع بحث‌برانگیز تبدیل شود. در نهایت، این چالش‌ها نه

تنها برای شرکت‌های سازنده خودرو، بلکه برای سیستم حقوقی نیز معضلاتی را ایجاد می‌کند که نیازمند تدابیر قانونی و راهکارهای نوآورانه است تا بتوانند به درستی و انصاف به این مسائل رسیدگی کنند.[30]

از دیگر چالش‌های حقوقی مسئولیت کیفری شرکت‌ها در صنعت خودروسازی می‌توان به مشکلات مربوط به افشای اطلاعات و شفافیت در فرآیند تولید اشاره کرد. در بسیاری از موارد، شرکت‌ها ممکن است به دلایل اقتصادی یا تجاری از افشای کامل اطلاعات مربوط به نقص‌های فنی یا خطرات احتمالی در محصولات خود خودداری کنند. این عدم شفافیت می‌تواند منجر به بروز حوادث ناگوار و در نهایت مسئولیت کیفری برای این شرکت‌ها شود. به علاوه، اگر شرکت‌ها در زمان مناسب نسبت به فراخوانی محصولات معیوب اقدامی نکنند، این مسأله می‌تواند به عنوان یک عامل تشدیدکننده در تعیین مسئولیت کیفری آنها محسوب شود.

همچنین، چالش‌های بین‌المللی نیز در این زمینه وجود دارد. شرکت‌های خودروسازی که در کشورهای مختلف فعالیت می‌کنند، ممکن است با قوانین و مقررات متفاوتی روبه‌رو شوند، که این خود می‌تواند موجب سردرگمی و پیچیدگی در مسئله مسئولیت کیفری آنها گردد. برای مثال، در برخی کشورها ممکن است مسئولیت کیفری به طور مستقیم به مدیران ارشد شرکت‌ها نسبت داده شود، در حالی که در دیگر کشورها این مسئولیت ممکن است تنها به خود شرکت محدود شود.[31]

بنابراین، نیاز به تدوین قوانین و مقررات روشن و یکسان در سطح بین‌المللی احساس می‌شود تا بتوان به طور مؤثری از حقوق مصرف‌کنندگان دفاع کرد و شرکت‌ها را به مسئولیت‌پذیری بیشتر ترغیب نمود. این امر می‌تواند به بهبود کیفیت محصولات و کاهش حوادث ناشی از نقص‌های فنی کمک کند و در نهایت، سلامت و ایمنی عمومی را تأمین نماید. با توجه به چالش‌های متعدد در این حوزه، همکاری میان دولت‌ها، سازمان‌های نظارتی و شرکت‌ها برای ایجاد یک سیستم حقوقی کارآمد و مؤثر ضروری است.[32]

مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها

علاوه بر مسئولیت کیفری، شرکت‌های سازنده خودرو باید به مسئولیت اجتماعی خود نیز توجه کنند. این مسئولیت شامل تأمین ایمنی محصولات و رعایت استانداردهای لازم برای جلوگیری از تصادفات و خسارت‌های جانی و مالی است. در دنیای امروز، شرکت‌ها نه تنها به عنوان تولیدکنندگان بلکه به عنوان شهروندان اجتماعی نیز شناخته می‌شوند و باید در قبال جامعه پاسخگو باشند.

مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها به عنوان یک مفهوم کلیدی در دنیای مدرن، به ویژه در صنعت خودروسازی، اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده است. این مسئولیت تنها محدود به تولید محصولات ایمن و با کیفیت نیست، بلکه شامل توجه به تأثیرات اجتماعی، اقتصادی و محیطی فعالیت‌های شرکت‌ها نیز می‌شود. شرکت‌های خودروساز باید به جای تمرکز صرف بر سودآوری، به تأمین ایمنی و رفاه عمومی توجه ویژه‌ای داشته باشند. به عنوان مثال، طراحی خودروهایی با استانداردهای ایمنی بالا، از جمله سیستم‌های پیشرفته کمک راننده و تکنولوژی‌هایی که به کاهش تصادفات کمک می‌کنند، باید در اولویت قرار گیرد. این امر نه تنها به کاهش خسارت جانی و مالی کمک می‌کند، بلکه اعتماد مشتریان و جامعه را نیز جلب می‌نماید.[33]

علاوه بر این، مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها به معنای پاسخگویی در برابر جامعه و در نظر گرفتن نیازهای آن است. شرکت‌های خودروساز باید در فرآیندهای تولید و بازاریابی خود به تأثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی توجه کنند و تلاش کنند تا به توسعه

پایدار کمک کنند. به عنوان مثال، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه فناوری‌های سبز، مانند خودروهای برقی و هیبریدی، می‌تواند به کاهش آلودگی هوا و تغییرات اقلیمی کمک کند. همچنین، مشارکت در پروژه‌های اجتماعی و فرهنگی، مانند ایجاد برنامه‌های آموزشی در زمینه ایمنی جاده، می‌تواند در بهبود تصویر عمومی شرکت و افزایش آگاهی جامعه مؤثر باشد. در نهایت، شرکت‌ها باید خود را به عنوان بخشی از اکوسیستم اجتماعی و اقتصادی در نظر بگیرند و تلاش کنند تا با همکاری با دولت‌ها، سازمان‌های غیر دولتی و جوامع محلی، به ایجاد تغییرات مثبت در جامعه کمک کنند. این رویکرد نه تنها به نفع جامعه است، بلکه به تقویت برند و افزایش وفاداری مشتریان نیز منجر می‌شود. [34]

در دنیای امروز، انتظارات از شرکت‌ها فراتر از تولید کالا و خدمات است. مصرف‌کنندگان و ذینفعان به طور فزاینده‌ای به معیارهای اجتماعی و زیست‌محیطی توجه می‌کنند و از شرکت‌ها می‌خواهند که نقش فعال‌تری در حل مسائل اجتماعی ایفا کنند. در این راستا، شرکت‌های خودروساز باید به مسئله تنوع و شمولیت نیز توجه کنند. ایجاد فرصت‌های برابر برای تمامی گروه‌های اجتماعی و حمایت از برنامه‌های آموزشی و حرفه‌ای برای جوانان می‌تواند به بهبود وضعیت اجتماعی کمک کرده و تصویر مثبت‌تری از برند ایجاد کند.

علاوه بر این، شرکت‌ها باید در زمینه شفافیت و صداقت عملکرد خود در مقابل جامعه پیشگام باشند. افشای اطلاعات مربوط به تأثیرات زیست‌محیطی و اجتماعی فعالیت‌ها، به اعتمادسازی کمک می‌کند و مصرف‌کنندگان را قادر می‌سازد تا انتخاب‌های آگاهانه‌تری داشته باشند. این شفافیت نه تنها باعث جلب اعتماد مشتریان می‌شود، بلکه می‌تواند به بهبود عملکرد مالی شرکت نیز کمک کند، زیرا مشتریان بیشتر تمایل به خرید از برندهایی دارند که به مسئولیت‌های اجتماعی خود پایبند هستند. [35]

در نهایت، مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها نه تنها یک الزام اخلاقی، بلکه یک فرصت استراتژیک برای تقویت موقعیت بازار و ایجاد مزیت رقابتی محسوب می‌شود. با سرمایه‌گذاری در پروژه‌های اجتماعی و حفظ محیط زیست، شرکت‌های خودروساز می‌توانند به رشد پایدار و رضایت مشتریان دست یابند و به عنوان الگویی برای سایر صنایع عمل کنند. به این ترتیب، مسئولیت اجتماعی به بخشی جدایی‌ناپذیر از استراتژی‌های تجاری تبدیل می‌شود که به نفع همه ذینفعان خواهد بود. [36]

نتیجه‌گیری

مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات و پرداخت دیه موضوعی پیچیده و چندوجهی است که نیازمند بررسی دقیق از زوایای مختلف حقوقی، اجتماعی و اخلاقی است. با توجه به اهمیت ایمنی خودروها و تأثیری که این صنعت بر زندگی انسان‌ها دارد، ضروری است که قوانین و مقررات مربوط به مسئولیت کیفری شرکت‌ها به‌روز و کارآمد باشند. در نهایت، شرکت‌ها باید در راستای مسئولیت اجتماعی خود گام بردارند و به تأمین ایمنی محصولات خود و جلوگیری از تصادفات اهتمام ورزند.

مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو در تصادفات و پرداخت دیه نه تنها یک مسأله حقوقی، بلکه موضوعی اجتماعی و اخلاقی نیز به شمار می‌رود. در دنیای امروز، صنعت خودرو به عنوان یکی از پایه‌های اصلی اقتصاد و زندگی شهری به شمار می‌رود و وقوع تصادفات، به ویژه به دلیل نقص فنی خودروها، می‌تواند عواقب جبران‌ناپذیری برای انسان‌ها و جامعه به همراه داشته باشد. در این راستا، بررسی دقیق قوانین و مقررات مربوط به مسئولیت کیفری شرکت‌ها اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. به‌روزرسانی این قوانین به منظور تطابق با پیشرفت‌های فناوری و افزایش ایمنی خودروها ضروری است. همچنین، باید توجه

داشت که شرکت‌ها باید نه تنها به سودآوری خود فکر کنند، بلکه باید در راستای مسئولیت اجتماعی خود نیز به تأمین ایمنی محصولات خود و جلوگیری از تصادفات اهتمام ورزند.

از سوی دیگر، پرداخت دیه و جبران خسارت به آسیب‌دیدگان تصادفات ناشی از نقص خودرو، موضوعی است که نیازمند شفافیت و عدالت است. در بسیاری از موارد، قربانیان و خانواده‌های آن‌ها با مشکلات مالی و روحی جدی مواجه می‌شوند. بنابراین، شرکت‌ها باید در قبال عواقب ناشی از محصولات خود پاسخگو باشند و در زمینه جبران خسارت، تعهدات لازم را به عهده بگیرند. این مسئله می‌تواند به ایجاد اعتماد عمومی نسبت به برندهای خودروساز کمک کند و در نهایت به بهبود کیفیت و ایمنی محصولات منجر شود. در نتیجه، مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو نه تنها یک الزام قانونی، بلکه یک ضرورت اخلاقی است که باید مورد توجه قرار گیرد. در این راستا، همکاری میان دولت، نهادهای نظارتی و شرکت‌های خودروساز می‌تواند به کاهش تصادفات و افزایش ایمنی در صنعت خودرو کمک شایانی کند.

در این راستا، تدوین و اجرای برنامه‌های آموزشی برای مصرف‌کنندگان نیز امری ضروری است. آگاه‌سازی رانندگان و مالکان خودرو درباره نکات ایمنی و ضرورت نگهداری صحیح از خودروها می‌تواند به کاهش تصادفات ناشی از نقص فنی کمک کند. همچنین، شرکت‌های سازنده باید در فرآیند فروش، اطلاعات کافی درباره نحوه استفاده و نگهداری از خودروها را در اختیار خریداران قرار دهند.

علاوه بر این، ایجاد نظام‌های نظارتی مؤثر که به ارزیابی مستمر ایمنی خودروها بپردازند، می‌تواند نقش مهمی در پیشگیری از تصادفات ایفا کند. نهادهای دولتی و خصوصی باید با همکاری یکدیگر، استانداردهای ایمنی را به‌روزرسانی کرده و بر رعایت آن‌ها نظارت کنند. این اقدامات نه تنها به نفع مصرف‌کنندگان خواهد بود، بلکه به بهبود تصویر عمومی صنعت خودرو نیز کمک می‌کند.

در نهایت، مسئولیت کیفری شرکت‌های سازنده خودرو باید به عنوان یک عامل انگیزشی برای ارتقاء کیفیت و ایمنی محصولات تلقی شود. اگر شرکت‌ها به این درک برسند که عدم رعایت استانداردهای ایمنی می‌تواند به عواقب قانونی و مالی جدی برای آن‌ها منجر شود، به طور حتم توجه بیشتری به این موضوع خواهند داشت. در نتیجه، افزایش مسئولیت‌پذیری در صنعت خودرو، به نفع تمامی ذینفعان، از جمله مصرف‌کنندگان، شرکت‌ها و جامعه خواهد بود و می‌تواند به کاهش تصادفات و ارتقاء ایمنی عمومی منجر شود.

منابع:

1. Conant, R.C.; Ashby, W.R. Every good regulator of a system must be a model of that system. *Int. J. Syst. Sci.* 1970, 1, 89–97. [Google Scholar] [CrossRef]
2. Ashby, W.R. *An Introduction to Cybernetics*; Chapman and Hall: London, UK, 1956; Available online: <http://rossashby.info/Ashby-Introduction-to-Cybernetics.pdf> (accessed on 11 October 2020).
3. Cutler, A.; Pribić, M.; Humphrey, L. *Everyday Ethics for Artificial Intelligence: A Practical Guide for Designers and Developers*; IBM Corporation: Endicott, NY, USA, 2019; Available online: <https://ibm.biz/everydayethics> (accessed on 11 October 2020).
4. European Commission. *High-Level Expert Group on Artificial Intelligence: Draft Ethics Guidelines for Trustworthy AI*; EC: Brussels, Belgium, 2018; Available online: <https://www.euractiv.com/wp->

- content/uploads/sites/2/2018/12/AIHLEGDraftAIEthicsGuidelinespdf.pdf (accessed on 11 October 2020).
5. Metzinger, T. Ethics washing made in Europe. Der Tagesspiegel 2019. Available online: <https://www.tagesspiegel.de/politik/eu-guidelines-ethics-washing-made-in-europe/24195496.html> (accessed on 11 October 2020).
6. Von Foerster, H. On constructing a reality. In Environmental Design and Research; Preiser, F.E., Ed.; Dowden Hutchinson and Ross: Stroudsburg, PA, USA, 1973; Volume 2, pp. 35–46. [Google Scholar]
7. Von Foerster, H. Ethics and second-order cybernetics. In Understanding Understanding: Essays on Cybernetics and Cognition; Springer: New York, NY, USA, 2003; Available online: https://www.pangaro.com/hciiseminar2019/Heinz_von_Foerster-Ethics_and_Second-order_Cybernetics.pdf (accessed on 11 October 2020).
8. Beer, S. Brain of the Firm; John Wiley and Sons: New York, NY, USA, 1972. [Google Scholar]
9. Asimov, I. Runaround. In Astounding Science Fiction; Simon & Schuster: New York, NY, USA, 1942. [Google Scholar]
10. Ashby, M. How to apply the ethical regulator theorem to crises. In A Systemic Vision of the Crises: From Optimization to Change Strategy? Proceedings of the 10th Congress of the European Union for Systemics, Brussels, Belgium, 15–17 October 2018; EUS: Brussels, Belgium, 2018; Volume 8, pp. 53–58. [Google Scholar]
11. Legal Information Institute. Opinion of Stevens J. Appeal. Supreme Court of the United States. Cornell University Law School. 2010. Available online: <https://www.law.cornell.edu/supct/html/08-205.ZX.html> (accessed on 11 October 2020).
12. Thomas, D.R.; Beresford, A.R.; Rice, A. Security Metrics for the Android Ecosystem; University of Cambridge: Cambridge, UK, 2015; Available online: <https://www.cl.cam.ac.uk/~drt24/papers/spsm-scoring.pdf> (accessed on 11 October 2020).
13. Wikipedia. Lion Air Flight 610. Available online: https://wikipedia.org/wiki/Lion_Air_Flight_610 (accessed on 11 October 2020).
14. Wikipedia. Ethiopian Airlines Flight 302. Available online: https://wikipedia.org/wiki/Ethiopian_Airlines_Flight_302 (accessed on 11 October 2020).
15. Wikipedia. Boeing 737 MAX Groundings. Available online: https://wikipedia.org/wiki/Boeing_737_MAX_groundings (accessed on 11 October 2020).
16. Langewiesche, W. What really brought down the Boeing 737 Max? The New York Times Magazine. 18 September 2019. Available online: <https://www.nytimes.com/2019/09/18/magazine/boeing-737-max-crashes.html> (accessed on 11 October 2020).
17. Shepardson, D. Boeing to Make \$50 Million in Payments to 737 MAX Crash Victims' Families. Reuters. 17 July 2019. Available online: <https://www.reuters.com/article/us-ethiopia-airplane-boeing-idUSKCN1UC100> (accessed on 11 October 2020).
18. Gelles, D. Fired Boeing C.E.O. Muilenburg will get more than \$60 million. The New York Times. 10 January 2020. Available online: <https://www.nytimes.com/2020/01/10/business/boeing-dennis-muilenburg-severance.html> (accessed on 11 October 2020).
19. Gelles, D. Boeing Expects 737 Max costs will surpass \$18 billion. The New York Times. 29 January 2020. Available online: <https://www.nytimes.com/2020/01/29/business/boeing-737-max-costs.html> (accessed on 11 October 2020).
20. Hemmerdinger, J. Simulator Tests Demonstrate 737 Max Manual Trim Difficulties. Flight Global. 2 April 2020. Available online: <https://www.flightglobal.com/safety/simulator-tests->

- demonstrate-737-max-manual-trim-difficulties/137651.article (accessed on 11 October 2020).
21. Tabuchi, H.; Gelles, D. Doomed Boeing jets lacked 2 safety features that company sold only as extras. The New York Times. 21 March 2019. Available online: <https://www.nytimes.com/2019/03/21/business/boeing-safety-features-charge.html> (accessed on 11 October 2020).
22. Cassidy, J. How Boeing and the F.A.A. created the 737 MAX catastrophe. The New Yorker. 17 September 2020. Available online: <https://www.newyorker.com/news/our-columnists/how-boeing-and-the-faa-created-the-737-max-catastrophe> (accessed on 11 October 2020).
23. Henning, P.J. Guilty pleas and heavy fines seem to be cost of business for Wall Street. The New York Times. 21 May 2015. Available online: <https://www.nytimes.com/2015/05/21/business/dealbook/guilty-pleas-and-heavy-fines-seem-to-be-cost-of-business-for-wall-st.html> (accessed on 11 October 2020).
24. Helm, T.; Waterfield, B. Tony Blair to earn £2m as JP Morgan adviser. The Telegraph. 11 January 2008. Available online: <https://www.telegraph.co.uk/news/politics/labour/1575247/Tony-Blair-to-earn-2m-as-JP-Morgan-adviser.html> (accessed on 11 October 2020).
25. Yoon, R. \$153 Million in Bill and Hillary Clinton Speaking Fees, Documented. CNN. 2016. Available online: <https://edition.cnn.com/2016/02/05/politics/hillary-clinton-bill-clinton-paid-speeches/index.html> (accessed on 11 October 2020).
26. Cook, L. Here's who paid Hillary Clinton \$22 million in speaking fees. U.S. News. 22 April 2016. Available online: <https://www.usnews.com/news/articles/2016-04-22/heres-who-paid-hillary-clinton-22-million-in-speaking-fees> (accessed on 11 October 2020).
27. Umpleby, S. What comes after second order cybernetics? Cybern. Human Knowing 2001, 8, 87–89. [Google Scholar]
28. Kuhn, T. The Structure of Scientific Revolutions; University of Chicago Press: Chicago, IL, USA, 1962. [Google Scholar]
29. Wikipedia. Heaven's Gate (Religious Group). Available online: [https://wikipedia.org/wiki/Heaven's_Gate_\(religious_group\)](https://wikipedia.org/wiki/Heaven's_Gate_(religious_group)) (accessed on 11 October 2020).
30. Krippendorff, K. Cybernetics's reflexive turns. Cybern. Human Knowing 2008, 15, 173–184. Available online: https://repository.upenn.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1135&context=asc_papers (accessed on 11 October 2020).
31. Glanville, R. The cybernetics of ethics and the ethics of cybernetics. In Proceedings of the 21st American Society Conference for Cybernetics, Virginia Beach, VA, USA, 19–23 February 1986. [Google Scholar]
32. Turing, A.M. Computing machinery and intelligence. Mind 1950, 59, 433–460. [Google Scholar] [CrossRef]
33. Ashby, W.R. Journal of W. Ross Ashby; 1928–1972; British Library: London, UK, 2003; Volume 1, p. 7189. Available online: <http://rossashby.info/journal> (accessed on 11 October 2020).
34. Ashby, W.R. Advanced society planned as a super brain. In Journal of W. Ross Ashby; British Library: London, UK, 2003; Volume 14, p. 3528. Available online: <http://rossashby.info/journal/page/3527.html> (accessed on 11 October 2020).
35. Ashby, W.R. Power and I.Q. have many similar properties. In Journal of W. Ross Ashby; British Library: London, UK, 2003; Volume 16, pp. 4276–4278. Available online: <http://rossashby.info/journal/page/4276.html> (accessed on 11 October 2020).



36. Ashby, W.R. Appearance of a super-clever machine. In Journal of W. Ross Ashby; British Library: London, UK, 2003; Volume 16, pp. 4279–4280. Available online: <http://rossashby.info/journal/page/4279.html> (accessed on 11 October 2020).
37. Clarke, A.C. Hazards of prophecy: The failure of imagination. In Profiles of the Future: An Inquiry into the Limits of the Future; Bantam Books: New York, NY, USA, 1962. [Google Scholar]
38. Glanville, R. The purpose of second-order cybernetics. *Kybernetes* 2004, 33, 1379–1386. Available online: <https://pdfs.semanticscholar.org/a96d/9ff94ab675a4788a05e1aadf1e142ba695bc.pdf> (accessed on 11 October 2020). [CrossRef] [Green Version]
39. Wikipedia. Agape. Available online: <https://en.wikipedia.org/wiki/Agape> (accessed on 11 October 2020).
40. Natal, D. Ethics Mental Models. YouTube. 2020. Available online: <https://www.youtube.com/watch?v=lzeGgJsv8kk> (accessed on 11 October 2020).
41. Wikipedia. Universal Suffrage. Available online: https://wikipedia.org/wiki/Universal_suffrage (accessed on 11 October 2020).
42. Wikipedia. List of Cognitive Biases. Available online: https://wikipedia.org/wiki/List_of_cognitive_biases (accessed on 11 October 2020).
43. Wikipedia. Defence Mechanisms. Available online: https://wikipedia.org/wiki/Defence_mechanisms (accessed on 11 October 2020).
44. Wikipedia. List of Fallacies. Available online: https://wikipedia.org/wiki/List_of_fallacies (accessed on 11 October 2020).