

لزوم تاسیس اتاق داوری در خسارت تاخیر، لغو و جراحت بدنی به مسافران پروازهای هوایی رهیافتی از حقوق کشورهای اروپایی برای ایران

میلاذ سلطانی^{۱*}، بهرام تقی‌پور^۲، علیرضا صالحی‌فر^۳

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

۲. استادیار حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

۳. استادیار حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۲۴

دریافت: ۱۴۰۰/۰۷/۰۱

چکیده

به علت به صرفه نبودن طرح دعوا در دادگاه ملی از جهت گرانی هزینه دادرسی، وقت‌گیر بودن و ناچیز بودن مبلغ خسارت، مسافران پروازهای هوایی در بسیاری مواقع علیه متصدیان حمل و نقل به سبب خسارات ناشی از تأخیر، لغو و حتی جراحت بدنی، طرح دعوا نمی‌کنند که البته منجر به قهر مسافران با این صنعت شده و با حقوق مصرف‌کننده هم در تعارض است. بنابراین سازوکاری لازم است تا از این افراد حمایت شود. در کشورهای اروپایی این حمایت و سازوکار از طریق اتاق‌های داوری حاصل شده است، هرچند براساس ماده ۳۴ کنوانسیون مونترال همچون سند مادر، کنوانسیون ورشو (ماده ۳۲)، داوری به عنوان شیوه‌ای برای حل و فصل دعاوی ناشی از مسئولیت متصدی حمل کالا انحصاراً مورد تأیید قرار گرفت. از این رو پرسش مهم آن است که

Email: miladsoltani@khu.ac.ir

* نویسنده مسئول مقاله:



آیا دعاوی مربوط به حمل مسافر هم قابلیت ارجاع به داوری را دارد؟ در این راستا براساس گرایش به داوری‌پذیری و با توجه به واریسی گفتگوهای مقدماتی، قلمرو موضوعی آن را علاوه بر حمل کالا، به حمل مسافر توسعه داده و اثبات می‌شود در حقوق ایران از این جهت منعی وجود ندارد؛ علی‌الخصوص که ترک دعوا یا رجوع به سیستم قضایی ایران که در حل و فصل این نوع دعاوی ناتوان می‌باشد، مطلوب نیست. از این‌رو با پذیرش اصل داوری‌پذیری این دسته از دعاوی، با اقتباس از پیشرفت‌های اروپاییان مدلی جهت تأسیس اتاق داوری برای حل و فصل دعاوی مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل در مقابل مسافران از جهت ساختار و سازوکار (میزان هزینه، زبان رسیدگی، مدت رسیدگی و...) در ایران ارائه می‌شود.

واژگان کلیدی: تأخیر و لغو پرواز، خسارت بدنی، داوری‌پذیری، اتاق داوری، حمایت از مسافر.

۱. مقدمه

هرروزه شاهد نارضایتی مسافران پروازهای هوایی به سبب تأخیر، لغو و جراحت بدنی هستیم. با این وجود، به علل مختلف از جمله ناکارآمدی دستگاه قضا در حل و فصل این چنین دعاوی و به صرفه نبودن تظلم‌خواهی از جهت بی‌ارزشی و اندک بودن میزان خسارت، هزینه دادرسی و صرف زمان، طرح دعوا صورت نمی‌گیرد. بنابراین مسافران در این دسته از خسارات میان ترک دعوا یا طرح آن در بستر سیستم قضایی مردد هستند.

از این‌رو، در کشورهای اروپایی به منظور احترام به حقوق مصرف‌کننده و از جمله مسافران پروازهای هوایی، بستری ایجاد شده است، تا راه حل سومی از آنها حمایت نماید. این حمایت از طریق تأسیس اتاق‌های داوری به دست آمده است. از طریق داوری در این اتاق‌ها، مسافران در سریع‌ترین زمان و با کم‌ترین هزینه نزد داوران متخصص می‌تواند



طرح دعوا نمایند، که نتیجه آن حمایت حداکثری از مهمترین رکن صنعت هوایی، یعنی مسافران، خواهد بود.

در حقوق ایران، اگرچه اصل اقتباس مورد تایید و نیاز است، موانع احتمالی کارآیی آن را با تردید روبرو می‌سازد؛ چراکه در قدم نخست ماده ۳۴ کنوانسیون مونترال تنها ارجاع داوری در قرارداد حمل‌ونقل کالا را پذیرفته شده است و در مورد داوری حمل‌ونقل مسافر سکوت کرده است. از این‌رو لازم است به این پرسش پاسخ دهیم که قلمرو داوری مطابق ماده ۳۴ به چه نحوی است. به عبارت دقیق‌تر آیا این رویکرد کنوانسیون مونترال به معنی داوری‌ناپذیری دعوای مسافر علیه متصدی حمل‌ونقل است. در گام دوم با پذیرش این‌که اگر از جهت کنوانسیون منعی از جهت داوری‌پذیری مسئولیت متصدی حمل‌ونقل مسافر نباشد، آیا در حقوق ایران مسئولیت ناشی از تأخیر و لغو پرواز یا خسارت بدنی به مسافر باتوجه به اینکه حداقل درخصوص جراحت بدنی تحت قواعد دیه قرار گرفته است، قابلیت ارجاع به داوری را دارد؟ در این راستا علاوه بر عملکرد ضعیف نظام قضایی در حل‌وفصل دعوای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل، منافع و کارکرد تأسیس این اتاق‌ها می‌تواند انگیزه‌ای برای پذیرش داوری‌پذیری این موضوعات باشد.

بر همین اساس در این مقاله، ابتدا رویکرد کنوانسیون‌های ورشو و مونترال از طریق بررسی گفتگوهای مقدماتی تبیین می‌شود تا در این پرتو بتوانیم اثبات نماییم که موضع کنوانسیون به معنای داوری‌ناپذیری نیست. در ادامه از گرایش به داوری‌پذیری سخن می‌گوییم تا اثبات شود موضوع مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل در مقابل مسافران با اصل داوری‌پذیری همگام است و همچنین موضع حقوق ایران را مورد نقد و بررسی قرار خواهیم داد؛ چراکه مطابق حقوق ایران برخی جنبه‌های مسئولیت متصدی حمل‌ونقل از جهت ماهوی، جزائی است. همچنین ضرورت تأسیس این اتاق‌ها از جهت دفع ضرر (ناکارامدی دستگاه قضا) و جلب منفعت تبیین می‌شود. در نهایت پس از پذیرش

داوری‌پذیری این موضوعات براساس موضع کنوانسیون‌ها و حقوق سازوکار و ساختار یک اتاق داوری مطلوب براساس حقوق کشورهای اروپایی برای حقوق ایران ارائه می‌شود.

۲. رویکرد کنوانسیون‌های هوایی درخصوص داوری‌پذیری دعاوی حمل‌ونقل

هوایی مسافر

در مقدمه متذکر شدیم امکان ارجاع اختلاف به داوری در ماده ۳۴ به‌صورت مضیق پذیرفته شده است و تنها درخصوص مسئولیت متصدی حمل کالا قابلیت اجرایی دارد. لذا این پرسش ایجاد می‌شود آیا در مورد دعاوی مسافران علیه شرکت‌های هواپیمایی چنین امکانی وجود ندارد؟

مطابق رویکرد اول قلمرو داوری می‌بایست محدود به حمل کالا باشد. از جمله نماینده سوئد که معتقد بود داوری همیشه یک شیوه مطلوب در حل‌وفصل دعاوی نیست با این استدلال که داوری در همه‌جا راهی ارزان نیست. در اروپا هزینه داوری گران است و تحمیل داوری در بلیط‌های مسافر به مسافران منصفانه نیست. بر همین اساس باید داوری محدود به حمل‌ونقل کالا گردد. نماینده آلمان معتقد بود، داوری یک شیوه برای حل‌وفصل دعاوی تجاری است، لذا محدود به حمل کالا باید گردد. نماینده فرانسه متذکر شد، این شیوه زمانی کارآمد و راهشگاست که طرفین از قدرتی برابر در چانه‌زنی در قرارداد برخوردار باشند. این مهم در قرارداد حمل کالا که یک متصدی حمل‌ونقل با یک تاجر روبرو می‌باشد، قابل‌تصور است، درحالی‌که در حمل مسافر که نوعی قرارداد الحاقی است، این چنین نیست. (international conference on air law, 1999, p.188-). (189)

در مقابل به‌نظر می‌رسد نظر نماینده ژاپن در تفسیر این ماده مفید باشد. نماینده ژاپن در این گفتگوهای مقدماتی درخصوص تفسیر ماده ۳۴ متذکر شد، نباید این نتیجه حاصل



شود که کنوانسیون مونترال داورى را به صورت مضیق و محدود در قرارداد حمل و نقل کالا پذیرفته است. بر این اساس در قرارداد حمل مسافر هم ارجاع دعوا به داورى امکان پذیر است. در همین راستا نماینده برزیل پیشنهاد گسترش قلمرو داورى در حل و فصل دعاوى هوایى را داد. این گسترش از طریق حذف قید “for cargo” امکان پذیر بود. (International Conference On Air Law, 1999, p.188-189)

در نتیجه ماده دلالت بر منع ارجاع داورى اختلاف مسافر علیه متصدى حمل و نقل ندارد. صحت استدلال اول که داورى در برخى کشورها شیوه پرهزینه تر نسبت به رسیدگى قضایى است در سال های اخیر با فراگیرى و استقبال داورى مورد تردید است. خصوصاً در اتحادیه اروپا در بسیاری موارد از مسافران هوایى در راستای حل و فصل دعاوى هیچ هزینه ای پرداخت نخواهند کرد. (Report by European Consumer Centres, 2019, P.11) در رد استدلال دوم پرواضح است داورى غیرتجارى هم مورد تأکید بسیاری از قوانین قرار گرفته است. از جمله در حقوق ایران این مهم از ماده ۴۵۴ الی ۵۰۱ قانون آیین دادرسى مدنى مورد پذیرش واقع شده است. با وجود آگاهی بر استحکام استدلال نماینده فرانسه که متذکر شده اند داورى زمانى مناسب است که دو طرف دعوا از قدرت چانه زنى برابر برخوردار باشند، اما این ایراد در اتحادیه اروپا رفع شده است. در اتحادیه اروپا یک نهاد مستقل و در بسیاری موارد نهاد ناظر حمل و نقل هوایى مسؤول تأسیس چنین اتاق های داورى شده است. لذا اگر یک نهاد بالادستى به عنوان مثال در حقوق ایران سازمان هواپیمایى چنین اتاق هایى را تأسیس نماید دیگر قدرت بالاتر شرکت های هواپیمایى دستاویزى برای کنار گذاشتن قوانین ضرورى حامى مسافر از طریق داورى نخواهد شد. بر این اساس به نظر مى رسد هرچند در کنوانسیون مونترال (ماده ۳۴) و ورشو (ماده ۳۲) داورى حمل و نقل مسافر تجویز نشده است، ولی سکوت کنوانسیون به

معنای منع نیست. بر همین اساس اگر قوانین ملی منعی دیده نشود، نباید بر داوری‌پذیری مسئولیت متصدی ناشی از حمل مسافر تردید نمود.

۳. گرایش به داوری‌پذیری

منظور از داوری‌پذیری تعیین اینکه کدام نوع مناقشه از طریق داوری حل‌وفصل می‌شود و اینکه کدام دعوا به سبب نیاز به حمایت قضایی باید تحت قلمرو حاکمیتی دادگاه ملی باقی بماند. این مهم در کنوانسیون نیویورک (بند اول از ماده ۲) و قانون نمونه (ماده ۳۴) با عبارت‌پردازی «که از طریق داوری قابل حل‌وفصل باشد»،^۱ مورد تأکید قرار گرفته است. (Redfern, Hunter, 2018, P. 110) در حقوق ایران این مهم از بند اول ماده ۳۴ قانون داوری با عبارت‌پردازی «در صورتی‌که موضوع اصلی اختلاف به موجب قوانین ایران قابل حل‌وفصل از طریق داوری نباشد» قابل استنباط است. داوری‌پذیری از دو جهت قابل بررسی می‌باشد. یکی داوری‌پذیری از جنبه شخصی است. از این منظر داوری‌پذیری به معنای اینکه چه کسی صلاحیت دارد تا طرف قرارداد داوری قرار بگیرد. از منظر موضوعی که مدنظر ما در این قسمت است یعنی چه موضوعاتی می‌تواند تحت داوری حل‌وفصل شود. (جنیدی، غیاثوند، ۱۳۹۴، ص ۲۵) قوانین ملی هر کشور این محدوده داوری‌پذیری تعیین می‌نماید و براساس خط‌مشی سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، منافع ملی و مصالح قضایی مشخص می‌کند چه موضوعی داوری‌پذیر است. (جهانیان، شهبازی‌نیا، ۱۳۹۸، ص ۳۳)

اینکه چه موضوعی داوری‌پذیر است از کشوری به کشور و زمانی به زمانی دیگر، متفاوت است و این خود سبب رکود داوری در تجارت بین‌الملل می‌شود؛ چراکه اطراف قرارداد از اجرای حکم داوری به علت بطلان قرارداد داوری واهمه دارند و بر همین اساس

۱. capable of settlement by arbitration.



نظر داده شده است که ارائه یک معیار جهانی با موضوع شناسایی موضوعات داوری ناپذیر امری دشوار است. (وکیلان، نوربخش، ۱۳۹۶، ص ۱۲۳) با این وجود مجازات‌ها، حقوق کارگری، مالکیت فکری، زمین و ورشکستگی تحت لوای دادگاه باقی مانده است. (Gary, 2012, P. 122) مثلاً مطابق قانون انصاف داوری^۱ شرط داوری پیش از بروز اختلاف در اختلافات مربوط به کارگر و کارفرما، مصرف‌کننده و زمانی که طرفین از قدرت چانه‌زنی نابرابر برخوردار هستند، نامعتبر است. مطابق بند اول از ماده ۹۱ قانون داوری انگلیس مصوب ۱۹۹۶،^۲ شرط داوری در قرارداد مصرف‌کننده مطابق اصول غیرمنصفانه در قواعد قرارداد مصرف‌کننده مصوب ۱۹۹۹^۳ در شرایطی خاص صحیح نیست. در حقوق ایران براساس ماده ۴۹۶ قانون آیین دادرسی مدنی دعوای ورشکستگی و دعوای خانوادگی داوری‌پذیر نیست. همچنین وفق ماده ۴۷۸ و ۴۷۹ دعوای جزائی هم قابلیت ارجاع به داوری را ندارد. این دسته از موضوعات تحت داوری‌ناپذیری مطلق قرار می‌گیرد. برخلاف مواردی که داوری‌ناپذیری به صورت نسبی است یعنی آنکه ارجاع آن به داوری کاملاً ممنوع نیست بلکه مشروط به شرایطی است. (جنیدی، غیاثوند، ۱۳۹۴، ص ۳۷)

به‌طور کلی اینکه چرا موضوع داوری‌ناپذیر است به این سبب می‌تواند باشد که قانون‌گذار نگران است از اینکه موضوع از طریق داوری حل و فصل شود. (معبودی، افکار، ۱۴۰۰، ص ۳۱۴) اما روند و گرایش بیشتر به تفسیر موسع از داوری‌پذیری است و داوری دیگر استثناء نیست. هرچند در کشورهای با اقتصاد دولتی اصل تفسیر مضیق به پذیرش داوری همچنان باقی است با این استدلال که از این طریق است که دولت می‌تواند کنترل

۱. The Arbitration Fairness Act of 2015.

۲. The English Arbitration Act 1996.

۳. Consumer Contracts Regulations 1999.

خود را بر تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی حفظ نماید. در هر حال اکثر مناقشات تجاری تحت حقوق کشورهای متفاوت قابل ارجاع به داوری است. مطابق توصیه‌نامه اتاق داوری گرایش بیشتر بر پذیرش داوری به صورت موسع است و باید از ارجاع بخش خاصی از مناقشات به داوری و مابقی تحت تسلط دادگاه ملی قرار بگیرد، اجتناب شود. همچنین داوری شیوه مطلوب در حل و فصل دعاوی مطرح شده است. بنابراین تا جایی که امکان دارد باید موسع تفسیر شود. (The Recommendations Of The ICC, 1991)

بنابراین اصولاً باید بر داوری‌پذیری حکم نماییم. این روند و گرایش در حوزه‌های مختلف نمود دارد؛ هرچند که همیشه موضوع به صورت اجماعی نیست. مثلاً ادعا شده است که دعاوی مرتبط به مالکیت فکری قابل ارجاع به داوری نیست به سبب آنکه حقوق مالکیت فکری از سوی دولت به افراد داده می‌شود. لذا باید حل و فصل آن هم تحت لوای دولت باشد. به نوعی به حقوق عمومی مربوط می‌شود. (ایران‌شاهی، ۱۳۹۵، ص ۱۵۲) در مقابل حتی برخی موضوعات مالکیت فکری که جنبه عمومی دارد، داوری‌پذیر دانسته شده‌اند و موضوعاتی که داوری‌پذیر نیستند نه بخاطر تعارض با نظم عمومی بلکه به علت اقتضائات دیگر از جمله غیرقابل واگذاری آن حقوق همچون حق مولف می‌باشد. (حبیبی، شوشتری، ۱۳۹۳، ص ۱۶۳) در رابطه با دعاوی بیمه به علت سکوت قانون بیمه مصوب ۱۳۹۵، تعارض با نظم عمومی و کیفری بودن جنس این دسته از دعاوی داوری‌پذیر نیستند. اما نویسندگان براساس تحلیل مفاد این قانون بر این نظر هستند سکوت قانون دلالت بر نفی امکان ارجاع اختلاف به داوری ندارد. از منظر اینکه این موضوعات کیفری است و داوری‌پذیر نیستند نویسندگان نظر دادند امکان ارجاع اختلاف به داوری مانع جنبه کیفری و رسیدگی قضایی آن نیست. (معبودی، افکاری، ۱۴۰۰، ص ۳۲۶) یکی از توجیهاتی که در جهت عدم امکان ارجاع این چنین اختلافی به داوری ارائه شده است این است که با داوری موضوعات مربوط به حقوق رقابت ممکن است بخش کوچکی بر منافع

سطح گسترده‌ای اثرگذار باشند. همچنین ابزارهای داوری همچون محرمانه بودن می‌تواند دستاویزی برای فرار از مقررات مربوط به حقوق رقابت باشد. (Geradin, Emilio, 2016, (p. 20

از جمله دلایلی که بر عدم امکان ارجاع این اختلافات به داوری ارائه شده است، موضوع تجاوز به حق حاکمیت کشورها می‌باشد. (وکیلان، نوربخش، ۱۳۹۶، ص ۱۲۷) براساس همین جنبه ملی بودن این دسته از دعاوی، یافتن داوران متخصص بی‌طرف امری سخت و دشوار است. همچنین هزینه‌بر بودن رسیدگی‌های این چنینی در محاکم داوری علت دیگری بر داوری‌ناپذیری بودن آن است. همچنین یک سوءنیت از کشورهای کمتر توسعه‌یافته نسبت به داوری‌پذیری این چنین موضوعاتی وجود دارد که داوری ابزاری شود تا کشورهای پیشگام از طریق داوی نتایج دعاوی را تغییر دهند. (وکیلان، نوربخش، ۱۳۹۶، ص ۱۳۵) بنابراین در موضوع ما مشابه موضوعات برشمرده به علت موضع منفعل کنوانسیون و عمومی بودن جنبه دیه در حقوق ایران ابهام بر داوری‌ناپذیری مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی ناشی از تأخیر، لغو و جراحات بدنی در رابطه با مسافران دیده می‌شود، که باید یادآور شد، این گرایش به داوری‌پذیری ابهامات را از میان می‌برد.

۴. داوری‌پذیری دعاوی حمل‌ونقل هوایی مسافر در حقوق ایران

مسئولیت متصدی در مقابل مسافر هم به سبب خسارت بدنی (bodily injury) و هم به واسطه تأخیر و لغو پرواز این مسئولیت ایجاد می‌شود. مطابق با ماده ۱۷ ورشو (بند ۱ ماده ۱۷ مونترال) متصدی مسئول خسارت بدنی به مسافر می‌باشد. مسئولیت متصدی ناشی از تأخیر براساس ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو (۱۹ مونترال) خواهد بود. (Ritorto, 2017, P.577) داوری دعاوی با ادعای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل ناشی از حمل مسافر جای مذاقه و ژرف‌اندیشی دارد. بر فرض که استدلال و رویکرد نماینده ژاپن با این

توضیح که ماده ۳۴ ارجاع داورى در حمل مسافر را به قوانین ملی ارجاع داده است مورد پذیرش قرار بگیرد. در این صورت آیا در حقوق ایران، چنین مواردی قابلیت ارجاع به داورى را دارند.

اینکه مسئولیت متصدی حمل و نقل قراردادی است یا غیرقراردادی در بحث ما جایی ندارد (Calkins, 1959, 324) و جنبه عمومی بودن دعاوی باید مورد نظر باشد. بنابراین مسئولیت متصدی یا ناشی از تأخیر و لغو پرواز است که در قوانین ایران هیچ منعی در ارجاع این‌گونه از دعاوی وجود ندارد. اما در مورد داورى‌پذیری مسئولیت شرکت هواپیمایی ناشی از فوت یا جراحات با اطمینان خاطر نمی‌توان نظر داد.

چراکه این دعاوی می‌تواند جنبه عمومی داشته باشد و قابلیت ارجاع آن به داورى براساس ماده ۴۷۸ قانون آیین دادرسی مدنی تردید وجود دارد. مضاف بر این مطابق ماده ۱ و ۲ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ در پروازهای داخلی، در مورد حمل مسافر، مسئولیت مبتنی بر قانون مجازات اسلامی و قواعد دیه است. بر همین اساس با توجه به ماهیت دوگانه دیه و ماده ۱۴ قانون مجازات که دیه را مجازات می‌داند ارجاع آن به داورى در حقوق ایران بعید است. هرچند به نظر می‌رسد در حقوق ایران این موارد قابل ارجاع به داورى نیست اما باید بر ارجاع آن نظر داد. این نظر را به پشتوانه‌ی استدلال‌های ذیل معتقد هستیم.

اول آنکه داورى در حقوق ایران به‌عنوان اصل شناخته شده است مگر آنکه موانعی این امکان را از طرفین سلب نماید. (شیروی، ۱۳۹۳، ص ۷) در مورد دیه با توجه به این تردید در ماهیت باید به اصل بازگردیم و بر ارجاع آن تأکید نماییم. مضاف بر این در ماده ۴۵۲ قانون مجازات اسلامی از جهت احکام و آثار دیه را ضمان و مسئولیت مدنی می‌داند و به نوعی گرایش بیشتر به مسئولیت مدنی تا کیفری را به ما نشان می‌دهد. در تأیید این استدلال می‌توان به رویکرد حقوق‌دانان با رویکرد فقهی اشاره کرد که اخیراً بر آن قائل

هستند دیه مجازات نیست و ماهیت شرعی ندارد و یک ماهیت عرفی دارد. این ماهیت عرفی مالی است که برای جلب رضایت زیان‌دیده به او داده می‌شود. (شریفی و حاجی ده‌آبادی، ۱۴۰۰، ص ۳۵۷)

علاوه بر موارد مطروحه در سال ۱۳۷۰ یک رای وحدت رویه (شماره ۵۶۳) صادر شد که براساس آن باتوجه به جنبه مالی دیه، رسیدگی به آن می‌تواند علاوه بر دادگاه کیفری در صلاحیت دادگاه حقوقی باشد. این صلاحیت دادگاه حقوقی تأکید بر ماهیت غیرجزایی آن است. در هر حال اگر این نگرانی باشد که این مهم نیازمند تحقیقات مقدماتی و بازپرسی است، براساس ماده ۴۷۸ قانون آیین دادرسی مدنی، رسیدگی داوران تا تعیین تکلیف موضوع در دادگاه کیفری متوقف می‌شود. این طریقه استدلال با نظرات برخی فقها هم سازگاری دارد چراکه گروهی از فقهای شیعه معتقد هستند در داوری موضوعات محدودیتی وجود ندارد از این‌رو چه موضوع مالی باشد و چه غیرمالی همچون نکاح، قصاص و حدود قابل ارجاع به داوری است. همچنین در فقه مالکی نسبت به دیه ناشی از صدمات رویکردی منعطف نسبت به داوری‌پذیری ارائه داده‌اند. (بهبهانی، ۱۳۹۵، ص ۲۱)

در نتیجه، با بررسی مواد مربوطه، در حقوق ایران با منعی در جهت ارجاع دعاوی خسارت وارده به مسافران درخصوص تأخیر، لغو پرواز و جراحت به مسافر به داوری دیده نمی‌شود. در حقوق کشورهای دیگر به خصوص کشورهای اروپایی، این موضوع باتوجه به فواید آن نه تنها با منعی روبرو نشده است، مورد تأکید هم قرار گرفته است. در واقع تمام شیوه‌های جایگزین دعوا برای حمایت از حقوق مشتریان از جمله مسافران هوایی مفید قلمداد شده است. از جمله می‌توان به قانون حمایت از مسافران (Π^0) (63/2019) کشور پرتغال اشاره کرد. پارلمان اروپا در سال ۲۰۱۵ در دستورالعملی این مهم را پیش‌بینی نموده است. جالب آن است کشور آلمان که در پیش‌نویس کنوانسیون

مونت랄 مخالف این موضوع بود از پیشگامان این تغییر رویه بوده است.^۱ CAA انگلیس هم گسترش قلمرو این سازوکار حل اختلاف‌های هوایی را از اولویت‌های خود دانسته و تاکنون شکایت مسافران معلول یا کم‌توان در رابطه با فراهم بودن جریان پرواز در فرودگاه به این طرح اضافه شده است. (ADR in aviation sector, 2017, p.5) این پیشرفت پس از مدتی گام‌های روبه جلوتری هم برداشت و داوری آنلاین هم مورد قبول واقع شد.^۲ البته پیشنهاد داوری آنلاین و الکترونیکی از سوی برخی کشورهای عربی در سال ۲۰۱۳ به ایکائو ارسال شده بود که محدود به دعاوی حقوق مسافران نمی‌شد. از مزیت چنین پیشنهادی، سرعت ذکر شده است. (ATConf/6-WP/421 19/2/13)

در نهایت، در تقویت و تسجیل داوری‌پذیری خسارت ناشی از تاخیر، لغو و آسیب بدنی می‌توان از کنوانسیون‌های مربوط به جبران خسارت ناشی از هواپیما در حال پرواز به ثالث مدد گرفت. به سبب آنکه چنین دعاوی از طریق داوری قابلیت حل‌وفصل دارند. در واقع زمانی که خسارت ناشی از سوانح هوایی به ثالث قابلیت ارجاع داوری را دارد چرا این موضوع نسبت به طرفین قابلیت حل دعوا از طریق داوری میسر نباشد. در ماده ۲۰ از کنوانسیون روم ۱۹۵۲ با موضوع خسارت به ثالث به صورت مطلق داوری‌پذیری را اذعان کرده است.

در نتیجه از جهت قلمرو داوری در ماده ۳۴ بر آن هستیم که هیچ محدودیتی در جهت ارجاع دعاوی به داوری در حمل مسافر وجود ندارد و نباید آن را محدود به حمل کالا نموده و از فواید داوری در حل‌وفصل دعاوی در حمل مسافر محروم شویم. هرچند در مورد ارجاع دعاوی ناشی از خسارت بدنی و فوت با جواز قانونی صریح در قوانین داخلی روبرو نیستیم. (Stoike, Levi, 1997, p.60)

۱. http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/docs/directive_adr_en.pdf.

۲. http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/docs/odr_regulation_en.pdf.



۵. ضرورت تأسیس اتاق‌های داورى در حل‌وفصل دعاوى مربوط به حمل مسافر

این ضرورت از دو منظر قابل‌اثبات است. یکی آنکه رویه دادگاه‌های ایرانی عملکرد منفی در حل‌وفصل دعاوى این‌چنینی داشته‌اند و دوم آنکه با تأسیس این اتاق‌ها چه منافعى به‌دست می‌آوریم. بنابراین ضرورت شامل دفع ضرر به‌واسطه رهایی از صلاحیت دادگاه ملی و جلب منفعت از طریق تأسیس این اتاق‌ها حاصل می‌شود.

۵-۱. رویه قضایی ایران در حل‌وفصل دعاوى مربوط به حمل مسافر هوایی

در این قسمت در تلاش هستیم با روشن نمودن اینکه رویه قضایی ایران در دعاوى حمل‌ونقل هوایی از درک قابل قبولی از موضوعات برخورداری نیست، اثبات می‌نماییم که وجود اتاق‌های داورى تخصصی امری ضروری و مهم است.

در قضیه اول که براساس حادثه‌ای، خواهان به همراه همسر و فرزند خویش با لغو پرواز در مسیر بازگشت مشهد به تهران روبرو شده است. پس از لغو، شرکت هواپیمایی پاسخگوی مسافر نبوده و مدت زیادی را در فرودگاه سپری نموده‌اند. به علت فصل مسافرت، ایشان توانستند پس از دو روز به تهران بازگردند که سبب شده است که هر دو زوج و زوجه از حضور در شغل خود بازمانند. دادگاه براساس مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ و اصل ۱۷۱ قانون اساسی و قاعده لاضرر و ماده ۸ پروتکل گواتمالا، خوانده را به خسارت مادی و معنوی محکوم نمود. این رأی در شعبه ۷ تجدیدنظر استان تهران تأیید شده است. در این رأی پرواضح است اصول اساسی حقوق حمل‌ونقل هوایی در مسئولیت متصدیان از دید قضات محترم پنهان مانده است. در زمان این دعوا قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب ۱۳۶۴ حاکم بوده است که مطابق این قانون، کنوانسیون ورشو قانون

ماهوی برای حل و فصل اختلاف در پروازهای بین‌المللی و داخلی می‌باشد. یکی از اصول مهم در این کنوانسیون اصل انحصاری^۱ مفاد کنوانسیون است که مطابق آن حق استناد به قوانین ملی وجود ندارد. بر این اساس امکان استناد به قوانین ملی و جبران خسارت معنوی در تضاد با این اصل می‌باشد. (De Gama, 2017, p.2) غم‌انگیزتر آنکه در رای اشاره‌ای به قانون مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی نشده است. همچنین در رأی بدوی به پروتکل گواتمالا اشاره شده است که هنوز این کنوانسیون قابلیت اجرا را به دست نیاورده است. بنابراین استناد به اسنادی که هنوز اسم قانون بر آنها صدق نمی‌کند خطای فاحشی است. (جباری، ۱۳۹۲، ص ۴۱)

در قضیه دوم، مسافر بلیط رفت و برگشت از ارومیه به استانبول خریدار نموده ولی در مسیر بازگشت پرواز لغو شده است و نتوانسته است به ارومیه بازگردد. ایشان به همین سبب مجبور شد، ابتدا بلیطی خریداری نموده و به تبریز مسافرت کرده و پس از آن به ارومیه رفته است. پس از مدتی این فرد در تهران طرح دعوا نموده بود. در این پرونده قاضی محترم براساس کنوانسیون ورشو، قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱، قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی و قانون آیین دادرسی کیفری حکم را صادر نموده است. در این پرونده قاضی شرکت هواپیمایی را به جبران خسارت مادی و معنوی لغو پرواز محکوم نموده است. محرز است در این پرونده قاضی نمی‌داند قانون حاکم چه قانونی است که براساس آن حکم مسأله را صادر نماید؛ لذا براساس عقل و انصاف چنین خسارتی را قابل جبران می‌داند و هر قانونی را برای استدلال خود مورد استناد قرار می‌دهد. (رحیمی، ۱۳۹۸، ص) پرواز مطروحه بین‌المللی است چرا که نقاط مبدا و مقصد مطابق ماده ۱ کنوانسیون ورشو (ماده ۱ کنوانسیون

۱. Exclusivity.

مونترال) در دو کشور متفاوت عضو کنوانسیون است. (Clarke, 2014, p.16) از این رو، باید سند ورشو قانون حاکم باشد. بنابراین پرواضح است قاضی محترم از قلمروی اجرای کنوانسیون که چه پروازی بین‌المللی است و چه پروازی داخلی اطلاعی نداشته است. در صورتی که سند ورشو ملاک قرار بگیرد حکم به هردو خسارت مورد تردید است چراکه هیچ‌کدام در کنوانسیون ورشو پیش‌بینی نشده است. از این رو باید حکم قضیه را براساس سکوت کنوانسیون، وفق قوانین ملی صادر نماید.

با بررسی آرای قضایی آشکار می‌شود قضات از قانون حاکم و اصول اساسی همچون اصل انحصاری مفاد کنوانسیون و اینکه کدام اسناد حمل‌ونقل لازم‌الاجراست یا قلمروی اجرای اسناد حمل‌ونقل بی‌اطلاع هستند. به سبب عدم اطلاعات کافی در حل این دعاوی، قضات تلاش دارند از طریق قواعد عمومی حکم موضوع را به دست آورند (Zheng, 2011, 350) که در برخی مواقع این قواعد با اصول حقوق هوایی سازگار نیست. به همین علت به همه قوانین ممکن استناد می‌نماید تا حکمی که با عقل و انصاف سازگار می‌یابند را براساس قوانین داخلی صحیح و محکم جلوه دهند که ضعف آراء روشن و تعارض آنها با اصول اساسی قضاوت غیرقابل انکار است. این ضعف نشان می‌دهد ضروری است تا یک مرجع داوری متشکل از داوران متخصص به حقوق هوایی در ایران تشکیل شود تا پاسدار حقوق مسافران هوایی باشد. بر همین اساس در جهت همین پاسداری، تأسیس اتاق داوری در جهت حل و فصل این‌گونه از دعاوی را که از داوران متخصص بهره‌مند می‌شود را می‌دهیم.

۲-۵. کارکرد و فواید تأسیس اتاق‌های داوری

کارکرد و فواید داوری در اجرای حقوق مسافران هوایی ناشی از تأخیر، لغو و سایر موارد مستنبط از قواعد ۲۶۱/۲۰۰۴ و کنوانسیون مونترال را باید در مقایسه و ارزیابی

سایر راهکارهای در دسترس مسافران سنجید و به اثبات رساند. اصولاً در مناقشات و دعاوی مسافران با ارزش مالی کم مسافران باتوجه به زمان و هزینه مورد نیاز برای اثبات دعوا از طرح دعوا اجتناب می‌نمایند و به نوعی عطایش را به لقایش می‌بخشند.

از این منظر داوری یک شیوه بهتر برای حمایت از مسافران هوایی است تا از طریق یک رسیدگی ساده، کم هزینه و فوری به حقوق پایمال شده خویشتن دست پیدا کنند. به‌عنوان نمونه این رسیدگی‌ها در آلمان در حدود ۴ تا ۶ هفته به طول می‌انجامد. (Creutzfeldt, 2016, P.15) باید تأکید کرد حمایت از مشتری هوایی از طریق پرداخت خسارت در مقایسه با کنار رفتن شرکت هواپیمایی از انتخاب آن مشتری آنچنان از لحاظ اقتصادی برای شرکت هواپیمایی مقرون به‌صرفه است که برخی شرکت‌ها از جمله شرکت Alitalia برای حمایت از مشتریان خود یک نهاد میانجیگری برای جلب رضایت مسافران تأسیس و ابداع کرده است.

از منظری دیگر داوری نقش تکمیلی^۱ برای رسیدگی قضایی دارد. درواقع بسیاری از شکایت‌ها می‌تواند در این مراجع داوری حل‌وفصل شود و نیازی به دادگاه نیست. در این راستا در کشور آلمان این شیوه برای مسافران الزامی نیست و مسافران میان ارجاع به شیوه‌های دیگری و دادگاه اختیار دارند. (söp-procedura rules, 7 para.1)

بنابراین مسافران جزء داوری یا باید به سبب کم‌ارزش بودن یا نیاز به تخصص زیاد موضوعات هوایی، از آن صرف‌نظر نمایند یا خود را در یک رسیدگی قضایی درگیر نمایند. قطعاً داوری نسبت به نادیده گرفتن حق مشتری شیوه کارآمدتری است و سبب می‌شود مسافران هوایی از این صنعت رضایت حداکثری داشته باشند. شیوه در دسترس دوم یعنی رجوع به دادگاه هرچند نسبت به راهکار اول مناسب‌تر است ولی بر مسافران هوایی

۱. complementary function.



دشواری‌هایی تحمیل می‌نماید که نتیجه آن دلزدگی مسافران هوایی از این صنعت خواهد شد. همچنین این پیشنهاد در حقوق ایران به این دلیل که از دادگاه تخصصی در این حوزه محروم هستیم و قضات از دانش کمی نسبت به حقوق هوایی برخوردار هستند، بیشتر اثربخش خواهد بود.

۶. سازوکار داوری دعاوی حمل مسافر هوایی در حقوق اتحادیه اروپا

کشورهای اروپایی در حوزه پایان دادن به مناقشات مشتریان از طریق شیوه‌های جایگزین حل اختلاف، براساس دستورالعمل شیوه‌های جایگزین مشتریان^۱ مصوب ۲۰۱۳ که خود دو دستورالعمل پیش از خود را مصوب سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۹ با این عنوان اصلاح نموده است، پیشرفت‌های چشمگیری به دست آورده‌اند. البته موضوع ما از دو جهت جزئی‌تر است. یکی آنکه از میان شیوه‌های جایگزین تمرکز ما بر روی داوری است و مضاف بر آن، از میان تمام مشتریان انرژی، خدمات حقوقی، خدمات مالی و سایر شیوه‌های حمل‌ونقل تنها بر حمل‌ونقل هوایی التفات داریم.

براساس مقدمه این دستورالعمل هدف اصلی، تأمین بیشترین میزان حمایت از مشتریان است. مضاف بر این، حل دعاوی با هدف جلب اعتماد مشتریان باید از طریق راه‌های سریع با هزینه بسیار کم میسر شود. همچنین این طرق باتوجه به تحولات فناوری، می‌بایست به صورت آنلاین هم فراهم شود. باید خاطرنشان کرد مطابق این دستورالعمل چنین شانس برای دعاوی تجار علیه مشتریان وجود ندارد. مطابق ماده ۲۶، این دستورالعمل می‌بایست در سال ۲۰۱۹ گزارشی از اجرای آن، توسعه این شیوه‌ها، تاثیر آن بر روابط مشتریان و تجار و آگاهی مشتریان از این مهم ارائه شود. بر همین

۱. directive 2013 on alternative dispute resolution for consumer disputes.

اساس طبق تاریخ الزام‌آور گزارشی از کمیسیون اروپا در این راستا انتشار یافت.^۱ مطابق این گزارش کشور فرانسه با ۹۹ موسسه مربوط به حل‌وفصل اختلاف بیشترین سهم را در اجرای این دستورالعمل داشته است. همچنین میانگین در تمام کشورها در بیشترین میزان خود حدود ۴۵۰۰ شکایت به این موسسات در هر ماه بوده است. جالب‌تر آنکه شرکت‌های هواپیمایی با ۱۳ درصد بیشترین میزان شکایت را به خود اختصاص داده‌اند. (report on directive EU, 2019, p.7) هرچند گزارش‌های دیگر معتقد هستند که شکایت‌های مسافران هوایی در حدود یک‌پنجم کل شکایت‌های سایر مصرف‌کنندگان در اتحادیه اروپا را در برمی‌گیرد. (The European Consumer Centres Network, 2015, P.13)

در راستای الزام به اجرای این دستورالعمل کشورهای اروپایی در حوزه حمل‌ونقل هوایی اقداماتی را انجام داده‌اند که عملکرد آنها را در این قسمت مورد بررسی قرار می‌دهیم. این دستورالعمل به‌عنوان یک قانون شکلی در واقع ضامن اجرای قوانین ماهوی یعنی کنوانسیون مونترال مصوب ۱۹۹۹ و قانون حقوق مسافران هوایی^۲ است. باید خاطر نشان کرد که چگونگی اجرای دستورالعمل به خود کشورها واگذار شده است، از همین‌رو، یک شیوه یکسان در حل‌وفصل دعاوی وجود ندارد. (Consumer Centres Network, 2019, P.1) بنابراین، در این بخش از میان اقدامات صورت گرفته آنچه ایده‌آل است را برای مدل پیشنهادی خود ارائه دهیم.

۱-۶. تاسیس اتاق داوری

۱. report from the commission to the european parliament, the council and the european economic and social committee on the application of Directive 2013/11/EU of the European Parliament and of the Council on alternative dispute resolution for consumer disputes and Regulation (EU) 2019.

۲. Air passenger rights Regulation (EC) 261/2004, available at: http://eurlex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:439cd3a7-fd3c-4da7-bf4b0f60600c1d6.0004.02/DOC_1&form.



همان‌طور که در سطور پیشین متذکر شدیم، در اتحادیه اروپا تنها شیوه حل اختلاف داوری نیست و مذاکره و میانجیگری هم پیشنهاد شده است. با این وجود باتوجه به موفقیت‌های داوری نسبت به سایر شیوه‌ها و جنبه الزام‌آور آرای داوری سبب شده است که داوری مورد تایید نویسندگان قرار بگیرد.

در کشورهای اروپایی رویکردها گوناگون است. برخی کشورها هنوز الزام دستورالعمل را اجرا نکرده‌اند. از جمله این کشورها کرواسی، چک، ایرلند و اسلواکی هستند. مسافران هوایی در این کشورها در صورت شکایت تنها حق رجوع به دادگاه را دارند. در مقابل، برخی کشورها یک اتاق با صلاحیت عام برای رسیدگی به تمام دعاوی انواع مشتریان علیه تجار تأسیس کرده‌اند. از جمله این کشورها می‌توان به بلژیک، دانمارک، ایتالیا و بسیاری دیگر اشاره نمود. بنابراین مسافران پروازهای هوایی به‌عنوان یک مصرف‌کننده می‌توانند به این اتاق‌ها مراجعه کنند. البته مثلاً در سوئد خود این اتاق‌ها به بخش‌هایی تقسیم می‌شود. در این کشور مسافران هوایی می‌توانند در بخش تخصصی مسافرت طرح دعوا نمایند. با این وجود برخی کشورها این صلاحیت را به صورت خاص اعمال کرده‌اند و اتاق‌های برای رسیدگی به دعاوی حمل‌ونقل ابداع نموده‌اند. لهستان و نروژ از جمله این کشورها هستند. دسته آخر کشورهایی هستند که به‌صورت تخصصی تنها دعاوی مسافران هوایی را حل‌وفصل می‌کنند. مشابه این عملکرد در آلمان، فرانسه و اتریش دیده می‌شود. (Consumer Centres Network, 2019, P.1) علت این رویکرد متفاوت کشورها نه به‌واسطه سلیقه‌های متفاوت بلکه به‌خاطر آن است که این دستورالعمل از سوی چه نهادی تامین مالی می‌شود.

مثلاً در آلمان (Conciliation Body for Public Transport the private German) (söp) و ((CAA) the Civil Aviation Authority)) در انگلستان را به عنوان نهاد ناظر بر اجرای این اتاق‌های داوری نام برد. البته این امکان کشورهای اروپایی در ماده قانون

۲۶۱/۲۰۰۴ فراهم شده است. هرچند در همین کشورها داوری الزامی نیازمند تصویب قانون‌گذار و یا اقدام دولتی است. همین موضوع مورد تأیید CAA در انگلیس قرار گرفته است با این توضیح که برای اجباری کردن داوری این نهاد قدرت لازم را ندارد. (ADR in the aviation sector, 2017, p.18) در حقوق حمل‌ونقل دریایی، برخی نویسندگان پس از ارائه مزایای داوری و اثبات موانع و محدودیت‌ها، بهترین شیوه برای رفع و به حداقل رساندن ایرادات داوری در این صنعت را تأسیس اتاق‌های داوری دانستند. (gregori, 2015, P.334) از موفق‌ترین آنها می‌توان به اتاق داوری دریایی لندن^۱ اشاره نمود.

۲-۶. تشریفات رسیدگی در اتاق داوری (هزینه، زبان رسیدگی و مدت رسیدگی)

از جهت پرداخت هزینه در راستای حمایت از مشتریان، اصولاً دعاوی مربوط به حمل‌ونقل هوایی نیازی به پرداخت هزینه جزء هزینه تهیه رونوشت و موارد این چینی، ندارند. در مقابل، در برخی کشورها همچون پرتغال باید یک هزینه ۱۰ یورویی پرداخت شود. در بلژیک برای دعاوی با ادعای تا ۱۰۰۰ یورو مبلغ ۵۰ یورو و بیش از آن مبلغ ۷۵ یورو باید پرداخت شود.

در ایران می‌توان از رویکرد اکثریت کمک گرفت و مسافران هوایی معاف از پرداخت هزینه باشند. البته از آنجایی که شاید این شیوه سبب طرح دعاوی متعدد و واهی علیه شرکت‌های هواپیمایی گردد، در راستای تعدیل آن می‌توان مفادی وضع کرد که مطابق آن در صورت شکست مسافران در دعوا، هزینه بر عهده آنها باشد. در یونان همین شیوه اتخاذ شده است. (Report by European Consumer Centres, 2019, P.11) در کشور انگلیس هم با همین رویکرد که عدم اخذ هزینه علتی برای ایجاد شکایات بدون پشتوانه

۱. LONDON MARITIME ARBITRATION.



می‌شود مبلغی اخذ می‌شود. (ADR in the aviation, 2017, sector 6) البته باید خاطرنشان کرد در صورت محق شناخته شدن مسافر، هزینه داوری باید به‌نحو کامل مسترد شود.

از جهت مهلت زمانی که باید یک دعوا ختم شود، کشورهای اروپایی در تلاش هستند تا هرچه سریع‌تر در مقایسه به رسیدگی قضایی موضوع حل‌وفصل شود. بر همین اساس، در اکثر کشورها حداکثر ظرف سه ماه اختلاف باید پایان بپذیرد هرچند کشورهایی همچون دانمارک، فنلاند، نروژ و سوئد چنین ظرف زمانی را پیش‌بینی نکرده‌اند. در ایران می‌توان همین الزام را پیش‌بینی کرد. (REPORT on directive EU, 2019, p.12)

از جهت زبان رسیدگی باید یادآور شد که قلمرو داوری در چه محدوده‌ای است. اگر این صلاحیت، شامل پروازهای خارجی هم می‌شود طبیعتاً باید علاوه بر زبان رسمی کشور، زبان انگلیسی هم مورد تأیید باشد. اما اگر محدود به پروازهای داخلی است، نیاز به گسترش زبان مورد پذیرش نیست. کشورهای اروپایی اصولاً تنها زبان رسمی خود را به‌عنوان زبان مورد قبول در رسیدگی به رسمیت شناخته‌اند.

در نهایت باید تأکید کرد رسیدگی آنلاین بهترین شیوه در جهت حل‌وفصل این دعاوی است. باتوجه به اینکه مسافران هوایی در شهرهای مختلف سکونت دارند و به صرفه نیست تا برای یک رسیدگی از یک شهر به شهر دیگر سفر نمایند. لذا رسیدگی آنلاین پیشنهاد می‌شود. در بررسی کشورهای اروپایی اصولاً رسیدگی در بستر فضای مجازی است هرچند در برخی کشورها همچون یونان و استونی رسیدگی حضوری هم پیش‌بینی شده است. (Report by European Consumer Centres, 2019, P.12) در داوری اختلافات حمل‌ونقل دریایی از جمله موانع داوری که سبب کاهش رغبت به این شیوه می‌شود تأخیر و هزینه در رسیدگی نام برده شده است. متخصصان این صنعت برای رهایی از این مشکلات یا به حداقل رساندن آن داوری آنلاین را پیشنهاد نمودند تا

رسیدگی به سرعت در این بستر بدون دغدغه فراهم نمودن محل داوری انجام بگیرد. (gregori, 2015, P.343)

از جهت موضوع دعوا، موضوعات تأخیر، لغو پرواز، خسارت به کالا، خسارت به بار همراه مسافر و خسارت به افراد ناتوان را دربرمی‌گیرد. هرچند در انگلیس از سال ۲۰۱۶ الی ۲۰۱۷، ۹۰ درصد از شکایات از ۱۰۰۰۰ شکایات، درخصوص تأخیر و لغو پرواز بوده است. (ADR in the aviation sector, 2017, P.21) از آنجا که در این اتاق‌های حل-وفصل دعاوی هوایی، موضوعات جراحات و آسیب بدنی مورد بررسی قرار نمی‌گیرد، نباید این برداشت شود که قائل بر صلاحیت موسع این اتاق‌های داوریم نیستیم اما پیشرفت‌ها در اتاق‌های داوری باید گام به گام محقق شود.

۳-۶. الزام‌آور بودن

این الزام در دو مرحله باید از هم تفکیک شوند. یکی اینکه آیا طرح دعوا در اتاق‌های داوری الزامی است. همچنین در صورت حضور در این اتاق‌ها رأی داوری الزام‌آور است. مبرهن است در صورت صدور رأی داوری این رأی باید برای هر دو طرف الزام‌آور است مگر دو طرف رأی را نادیده بگیرند. اما از جهت الزام به حضور در این شیوه از رسیدگی برخلاف رویکرد کشورهای اروپایی که چنین الزامی را پیش‌بینی نکرده‌اند، پیشنهاد ما داوری الزامی است. نمونه موفق در اتحادیه اروپا، کشور آلمان است که این مهم را از طریق قانون الزامی کرده است. در سنجش میان کشوری همچون آلمان به‌عنوان الگو موفق و کشورهای که این موضوع الزامی نیست، می‌بایست از الزام به حضور در داوری حمایت کرد. (Creutzfeldt, Berlin, 2016, P.2) کشورها ابزار الزام شرکت‌هایی هواپیمایی خود را دارند. مثلاً در اتریش اگر شرکت هواپیمایی در طرح ADR شرکت نکنند در حدود ۲۲۰۰۰ یورو جریمه می‌شوند. (Consumer Report by European Centres Network, 2019, P.14) در انگلیس این قدرت تا حدی است که مجوز یک شرکت



هواپیمایی می‌تواند معلق شود. (Biard, 2019, P.125) در انگلیس، تصمیمات تنها برای شرکت‌های هواپیمایی الزام‌آور است. (ADR in the aviation sector, 2017, P.6) در مدل پیشنهادی ما، داوری یک شیوه الزامی نه تنها برای شرکت‌های هواپیمایی، و نیز برای مسافران می‌باشد و رأی داوری برای هر دو طرف الزام‌آور است.

۷. نتیجه‌گیری

باتوجه به اینکه در رابطه با دعاوی علیه متصدیان حمل‌ونقل به دلایل مختلف احتمال عدم رغبت مسافران به طرح آن وجود دارد، در کشورهای اروپایی اتاق‌های داوری تأسیس شده است تا دعاوی خرد و بزرگ در این بستر حل‌وفصل شود. به سبب منافع این اتاق‌های داوری، تأسیس آن در ایران هم پیشنهاد می‌شود. در این راستا باتوجه به اصل داوری‌پذیری منعی از جهت ملی و بین‌المللی از جهت ارجاع این دعاوی به داوری وجود ندارد.

نکته مهم آن است که داوری‌پذیری از طریق این اتاق‌ها، نیاز به دخالت قانون‌گذار دارد، با این توضیح که داوری چنین دعاوی الزامی است و این دعاوی تنها از طریق داوری قابلیت حل‌وفصل دارد. درواقع هرچند در ایران سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان متولی در جهت اعمال حاکمیت در صنعت حمل‌ونقل بهترین انتخاب در جهت تأسیس چنین اتاق‌های داوری در سطح هر استان یا فرودگاه است؛ اما سازمان هواپیمایی اختیاری در کنار گذاشتن صلاحیت قضایی ندارد و نمی‌تواند اتاق‌های داوری الزامی تأسیس نماید. بنابراین لازم است مجلس مشابه ماده ۱۶ قانون مذکور در اتحادیه اروپا در قالب یک ماده واحده با این عبارت «در راستای اجرای حقوق مسافران هوایی، سازمان هواپیمایی کشوری موظف به تأسیس اتاق‌های داوری برای حل دعاوی هوایی مسافران علیه شرکت‌های هواپیمایی می‌باشد.» چنین امکانی را فراهم نماید.

۸. منابع و مآخذ

۸-۱. منابع فارسی

۱. ایرانشاهی، علیرضا، اعتراض به رأی داوری بین‌المللی، چ ۱، تهران، شهر دانش، ۱۳۹۵.
۲. بهبهانی، محمد رحیم، «جایگاه نهاد داوری در حقوق ایران با رویکرد فقهی»، مبانی فقهی حقوق اسلامی، دوره ۹، ش ۱۸، ۱۳۹۵.
۳. جباری، منصور، «خسارت معنوی از تأخیر پرواز هواپیما»، نشریه رویه قضایی، ش ۳، ۱۳۹۲.
۴. جهانیان، مجتبی، شهبازی‌نیا، مرتضی، «اعمال اصل صلاحیت بر صلاحیت در داوری‌پذیری دعاوی، بررسی تطبیقی حقوق ایران و آمریکا»، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، دوره ۲۳، ش ۲، ۱۳۹۸.
۵. جنیدی، لعیا، غیاثوند قزوینی، نسترن، «داوری‌پذیری در نظام حقوقی ایران با تأکید بر رویه قضایی» حقوق تطبیقی، دوره ۱۳، ش ۱۰۸، ۱۳۹۴.
۶. حبیب‌ا، سعید، شوشتری، زهرا، «نظم عمومی و داوری‌پذیری دعاوی مالکیت فکری» مجله حقوق دادگستری، دوره ۸۴، ش ۱۱۰، ۱۳۹۳.
۷. رحیمی، حبیب‌الله، «مسئولیت مدنی ناشی از لغو پرواز مسافر»، فصلنامه قضاوت، ش ۹۸، ۱۳۹۸.
۸. شریفی، علی، حاجی ده‌آبادی، احمد، «کاوشی نو در ماهیت دیه از منظر فقه اسلامی»، پژوهش‌های فقهی، دوره ۱۷، ش ۲، ۱۴۰۰.
۹. شیروی، عبدالحسین، داوری تجاری بین‌المللی، چ ۴، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۹۳.



۱۰. معبودی نیشابوری، رضا، افکار، حمید، «داوری‌پذیری دعاوی بیمه با رویکرد به قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵» مجلس و راهبرد، دوره ۲۸، ش ۱۰۸، ش ۲۸، ۱۴۰۰.
۱۱. وکیلان، حسن، نوربخش، نعیم، لکناهور، جاوید، «داوری‌پذیری، اختلافات مالیاتی بین‌المللی» فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، دوره ۱۸، ش ۴۵، ۱۳۹۶.

۲-۸. منابع لاتین

- Books And Articles

12. Alexandre Biard, “Impact of Directive 2013/11/EU on Consumer ADR Quality: Evidence from France and the UK”, *Journal of Consumer Policy*, 2019.
13. Andrea Furrer, “Arbitration in cross-border road transport – Plea for a modern understanding of Art. 33 CMR FS”, *Jolanta Kren*, 2018.
14. Alan Redfern, Martin, Hunter, international arbitration, London: Oxford University Press, 2018.
15. born, Gary b, International Arbitration: Law and Practice, The Netherlands: Kluwer Law International, 2012.
16. Dempsey, Paul Stephen, “international air cargo & baggage liability and the tower of babel”, *The George Washington International Law Review*, Volume 36, Issue 2, 2004.
17. Clarke, Malcolm A, *International Carriage of Goods by Road*, 6th Edition, Informa, London, 2014.
18. G. Nathan Calkins Jr., “The Cause of Action under the Warsaw Convention”, 26 *J. Air L. & Com.* 323, 1959.
19. Geradin, Damien, Villano Emilio, “Arbitrability of EU Competition Law-Based Claims: Where Do We Stand after the CDC Hydrogen Peroxide Case?.” TILEC Discussion Paper, 2016.

20. Naomi Creutzfeldt and Christof Berlin, “ADR in Aviation: European and National Perspectives”, *Civil Justice Quarterly*, Forthcoming, 2016.
21. Nguyen Quang Anh,, Maritime arbitration: a case study of Vietnamese law and practice, *World Maritime University Dissertations*. 244. http://commons.wmu.se/all_dissertations/244, 2004.
22. Zheng Tang, Aviation Jurisdiction and Protection of Air Passengers, *European Journal of Consumer Law*, (2), 333-357, 2011.

- Documents And Reports

23. International conference on air law, doc 9775-dc/2 ,canada, 1999.
24. Report by european consumer centres network, alternative dispute resolution in the air passenger rights sector, help and advice for consumers in europe, 2019.
25. Report by the unctad, carriage of goods by air: a guide to the international legal framework, united nations conference on trade and development, 2006.
26. The unctad secretariat, carriage of goods by air: a guide to the international legal framework, united nations conference on trade and development, 2006.
27. The civil aviation authority, adr in the aviation sector – a first review, cap 1602, 2017.

The Significance of Establishing Arbitration Centers for Airline Passengers in Iran Based on European Model

Milad Soltani^{*}, Bahram Taghipour², Alireza Salehifar³

1. Ph. D. Student in Private Law, Faculty of Law and Political Science, Kharazmi University, Tehran, Iran.
2. Assistant Professor, Faculty of Law and Political Science, Kharazmi University, Tehran, Iran.
3. Assistant Professor, Faculty of Law and Political Science, Kharazmi University, Tehran, Iran.

Receive: 23/09/2021

Accept: 13/02/2022

Abstract

Airline passengers do not sue against the carriers for the damages caused by delays, cancellations and bodily injury for such reasons as the high cost of litigation, time-consuming and the low amount of money paid for damages. This event, which in conflict with consumer rights, has made people less eager to use this industry. Accordingly, a mechanism should be implemented to support the passengers who experience such cases. In European countries, this mechanism was implemented through arbitration chambers, though Montreal (Article 34) and Warsaw (Article 32) Conventions limited this mechanism to implemented for cargos than for passengers. The important question, in this regard, is whether the case of passenger transport can also be referred to arbitration. Considering the tendency toward arbitration and based on the examination of preceding arguments, it is observed that the case of passenger transport arbitration has improved and there is no prohibition in Iranian law against this case, particularly that the abandonment of litigation is not approved in Iranian judicial system. Taking for granted the principle of arbitrability in such cases and drawing on the development of Europeans in this issue, this study postulates a model for establishing an arbitration chamber to resolve conflicts about the responsibilities

* Corresponding author's E-mail: miladsoltani@khu.ac.ir.

of the officials in charge toward passengers in terms of structure and mechanism (cost, language, duration) in Iran.

Keywords: delay and cancellation of flight, bodily injury, arbitrability, arbitration center, assistance to passengers.