

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

میلاد سلطانی<sup>\*</sup>، بهرام تقی‌پور<sup>۱</sup>، علیرضا صالحی‌فر<sup>۲</sup>

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.

دریافت: ۱۴۰۰ / ۰۷ / ۰۱  
پذیرش: ۱۴۰۰ / ۱۱ / ۲۴

### 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 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 مسؤولیت متصدی حمل کالا انحصاراً مورد تأیید قرار گرفت. از این‌رو پرسش مهم آن است که

Email: miladsoltani@khu.ac.ir

\* نویسنده مسؤول 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 وارسی گفتگوهای مقدماتی، قلمرو موضوعی آن را علاوه بر حمل کالا، به حمل مسافر توسعه داده و اثبات می‌شود در حقوق ایران از این جهت منع 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 مسؤولیت 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

هر روزه شاهد نارضایتی مسافران پروازهای هوایی به‌سبب تاخیر، لغو و جراحت بدنی هستیم. با این وجود، به‌علل مختلف از جمله ناکارآمدی دستگاه قضا در حل و فصل این چنین دعاوی و به‌صرفه 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 به‌منظور 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 به‌دست آمده است. از طریق داوری در این اتاق‌ها، مسافران در سریع‌ترین زمان و با کمترین هزینه نزد داوران متخصص می‌توانند



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، موافع احتمالی کارآیی آن را با تردید روبرو می‌سازد؛ چراکه در قدم نخست ماده ۳۴ کنوانسیون مونترال تنها ارجاع داوری در قرارداد حمل و نقل کالا را پذیرفته شده است و در مورد داوری حمل و نقل 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 حمل و نقل است. در گام دوم با پذیرش این‌که اگر از جهت کنوانسیون منعی از جهت داوری‌پذیری مسؤولیت متصدی حمل و نقل مسافر نباشد، آیا در حقوق ایران مسؤولیت 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 حل و فصل دعاوی مسؤولیت متصدی حمل و نقل، 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 داوری‌نپذیری نیست. در ادامه از گرایش به داوری‌پذیری سخن می‌گوییم تا اثبات شود موضوع مسؤولیت متصدیان حمل و نقل 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 مسؤولیت متصدی حمل و نقل از جهت ماهوی، جزائی است. همچنین ضرورت تأسیس این اتاق‌ها از جهت دفع ضرر (ناکارامدی دستگاه قضا) و جلب منقعت 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 حمل و نقل هوایی مسافر

در مقدمه متذکر شدیم امکان ارجاع اختلاف به داوری در ماده ۳۶ به صورت مضيق پذیرفته شده است و تنها درخصوص مسؤولیت متصدی حمل کالا قابلیت اجرایی دارد. لذا این پرسش ایجاد می‌شود آیا در مورد دعاوی مسافران علیه شرکت‌های هوایی‌پیمایی 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 حل و فصل 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 حمل و نقل کالا گردد. نماینده آلمان معتقد بود، داوری یک شیوه برای حل و فصل 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 بخوردار باشند. این مهم در قرارداد حمل کالا که یک متصدی حمل و نقل با یک تاجر روبرو می‌باشد، قابل تصور است، درحالی‌که در حمل مسافر که نوعی قرارداد الحاقی است، این چنین نیست. (international conference on air law, 1999, p.188-189)

در مقابل به نظر می‌رسد نظر نماینده ژاپن در تفسیر این ماده مفید باشد. نماینده ژاپن در این گفتگوهای مقدماتی درخصوص تفسیر ماده ۳۶ متذکر شد، نباید این نتیجه حاصل



شود که کنوانسیون مونترال داوری را به صورت مضيق و محدود در قرارداد حمل و نقل کالا پذيرفته است. بر اين اساس در قرارداد حمل مسافر هم ارجاع دعوا به داوری امكان پذير است. در همين راستا نماینده برزيل پيشنهاد گسترش قلمرو داوری در حل و فصل دعاوی هوائي را داد. اين گسترش از طريق حذف قيد "for cargo" امكان پذير بود. (International Conference On Air Law, 1999, p.188-189)

در نتيجه ماده دلالت بر منع ارجاع داوری اختلاف مسافر عليه متصدی حمل و نقل ندارد.

صحت استدلال اول که داوری در برخی کشورها شيوه پرهزینه تر نسبت به رسیدگي قضائي است در سال هاي اخير با فراگيری و استقبال داوری مورد تردید است. خصوصا در اتحاديه اروپا در بسياري موارد از مسافران هوائي در راستاي حل و فصل دعاوی هيج هزينه ای پرداخت نخواهند كرد. (Report by European Consumer Centres, 2019, P.11) در رد استدلال دوم پر واضح است داوری غيرتجاری هم مورد تأكيد بسياري از قوانين قرار گرفته است. از جمله در حقوق ايران اين مهم از ماده ۴۵۴ الى ۵۰۱ قانون آين دادرسي مدنی مورد پذيرش واقع شده است. با وجود آگاهي بر استحکام استدلال نماینده فرانسه که متذکر شده اند داوری زمانی مناسب است که دو طرف دعوا از قدرت چانه زني برابر برخوردار باشند، اما اين ايراد در اتحاديه اروپا رفع شده است. در اتحاديه اروپا يك نهاد مستقل و در بسياري موارد نهاد ناظر حمل و نقل هوائي مسؤول تأسیس چنين اتاق هاي داوری شده است. لذا اگر يك نهاد بالادستی به عنوان مثال در حقوق ايران سازمان هوایی چنین اتاق هایی را تأسیس نماید دیگر قدرت بالاتر شرکت های هوایی دستاویزی برای کنار گذاشتن قوانین ضروري حامي مسافر از طريق داوری نخواهد شد. بر اين اساس به نظر مى رسد هر چند در کنوانسیون مونترال (ماده ۳۴) و ورشو (ماده ۳۲) داوری حمل و نقل مسافر تجويز نشده است، ولی سکوت کنوانسیون به

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

### ۳. گرایش به داوری‌پذیری

منظور از داوری‌پذیری تعیین اینکه کدام نوع مناقشه از طریق داوری حل و فصل 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 حل و فصل باشد»،<sup>۱</sup> مورد تأکید قرار گرفته است. (Redfern, Hunter, 2018, P. 110) داوری با عبارت‌پردازی «در صورتی که موضوع اصلی اختلاف به موجب قوانین ایران قابل حل و فصل 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 حل و فصل 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 ۲۳)

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 به‌علت بطلان قرارداد داوری و اهمه دارند و بر همین اساس

---

۱. capable of settlement by arbitration.



نظر داده شده است که ارائه یک معیار جهانی با موضوع شناسایی موضوعات داوری‌نایپذیر امری دشوار است. (وکیلیان، نوربخش، ۱۳۹۶، ص ۱۲۲) 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<sup>۱</sup> شرط داوری پیش از بروز اختلاف در اختلافات مربوط به کارگر و کارفرما، مصرف‌کننده و زمانی‌که طرفین از قدرت چانه‌زنی نابرابر برخوردار هستند، نامعتبر است. مطابق بند اول از ماده ۹۱ قانون داوری انگلیس مصوب ۱۹۹۶<sup>۲</sup>، شرط داوری در قرارداد مصرف‌کننده مطابق اصول غیرمنصفانه در قواعد قرارداد مصرف‌کننده مصوب ۱۹۹۹<sup>۳</sup> 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 داوری‌نایپذیری مطلق قرارمی‌گیرد. برخلاف مواردی‌که داوری‌نایپذیری 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 داوری‌نایپذیر است به این سبب می‌تواند باشد که قانون-گذار نگران است از اینکه موضوع از طریق داوری حل و فصل شود. (معبدی، 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 مضيق به پذيرش داوری همچنان باقی است با این استدلال که از اين 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 اجتماعی نیست. مثلاً ادعا شده است که دعاوی مرتبط به مالکیت فکری قابل ارجاع به داوری نیست به‌سبب 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 به‌علت اختصاصات دیگر از جمله غیرقابل و اگذاری آن حقوق همچون حق مولف می‌باشد. (حبیبا، شوشتری، ۱۳۹۳، ص ۱۶۳) در رابطه با دعاوی بیمه به‌علت سکوت قانون بیمه مصوب ۱۳۹۵، تعارض با نظم عمومی و کیفری بودن جنس این دسته از دعاوی داوری‌پذیر نیستند. اما نویسنده‌گان 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 نویسنده‌گان نظر دادند امکان ارجاع اختلاف به داوری مانع جنبه کیفری و رسیدگی قضایی آن نیست. (معبدی، 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 باشد. همچنین ابزارهای داوری همچون محرومانه بودن می‌تواند دستاویزی برای فرار از مقررات مربوط به حقوق رقابت باشد. (Gerdin, 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. (وکیلیان، 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 داوری‌نپذیری بودن آن است. همچنین یک سوءنتی از کشورهای کمتر توسعه‌یافته نسبت به داوری‌پذیری این چنین موضوعات وجود دارد که داوری ابزاری شود تا کشورهای پیشگام از طریق داوی نتایج دعاوی را تغییر دهند. (وکیلیان، نوربخش، ۱۳۹۶، ص ۱۲۵) بنابراین در موضوع ما مشابه موضوعات برشمرده به علت موضوع منفعل کنوانسیون و عمومی بودن جنبه دیه در حقوق ایران ابهام بر داوری‌نپذیری مسؤولیت متصدیان حمل و نقل هوایی ناشی از تأخیر، لغو و جراحت بدنی در رابطه با مسافران دیده می‌شود، که باید یادآور شد، این گرایش به داوری‌پذیری ابهامات را از میان می‌برد.

#### ۴. داوری‌پذیری دعاوی حمل و نقل هوایی مسافر در حقوق ایران

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

توضیح که ماده ۳۴ ارجاع داوری 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 داوری را دارد.

اینکه مسؤولیت 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 مسؤولیت 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 داوری‌پذیری مسؤولیت شرکت هوایپیمایی ناشی از فوت یا جراحت با اطمینان خاطر نمی‌توان نظر داد.

چراکه این دعاوی می‌تواند جنبه عمومی داشته باشد و قابلیت ارجاع آن به داوری براساس ماده ۴۷۸ قانون آیین دادرسی مدنی تردید وجود دارد. مضاف بر این مطابق ماده ۱ و ۲ قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هوایپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ در پروازهای داخلی، در مورد حمل مسافر، مسؤولیت 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 داوری در حقوق ایران بعيد است. هرچند به نظر می‌رسد در حقوق ایران این موارد قابل ارجاع به داوری نیست اما باید بر ارجاع آن نظر داد. این نظر را به پشتونهای استدلال‌های ذیل معتقد هستیم.

اول آنکه داوری در حقوق ایران به عنوان 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 مسؤولیت مدنی می‌داند و به نوعی گرایش بیشتر به مسؤولیت 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 زیان دیده 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 فقهاء هم سازگاری دارد چراکه گروهی از فقهاء 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 داوری پذیری ارائه داده‌اند. (بهبهانی، ۱۳۹۵، ص ۲۱) در نتیجه، با بررسی مواد مربوطه، در حقوق ایران با معنی در جهت ارجاع دعاوی خسارت واردہ 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 معنی روبرو نشده است، مورد تاکید 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 (n.º 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

مونترال مخالف این موضوع بود از پیشگامان این تغییر رویه بوده است.<sup>۱</sup> 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. (p.5, 2017) ADR in aviation sector, چنان‌چهارمین مذکور در این طرح اضافه 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 چنان دعاوی از طریق داوری قابلیت حل و فصل دارند. در واقع زمانی‌که 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 حل و فصل 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](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](http://ec.europa.eu/consumers/redress_cons/docs/odr_regulation_en.pdf).



## ۵. ضرورت تأسیس اتاق‌های داوری در حل و فصل دعاوی مربوط به حمل مسافر

این ضرورت از دو منظر قابل اثبات است. یکی آنکه رویه دادگاه‌های ایرانی عملکرد منفی در حل و فصل دعاوی این چنینی داشته‌اند و دوم آنکه با تأسیس این اتاق‌ها چه منافعی به دست می‌آوریم. بنابراین ضرورت شامل دفع ضرر به واسطه رهایی از صلاحیت دادگاه ملی و جلب منفعت از طریق تأسیس این اتاق‌ها حاصل می‌شود.

### ۵-۱. رویه قضایی ایران در حل و فصل دعاوی مربوط به حمل مسافر هوایی

در این قسمت در تلاش هستیم با روشن نمودن اینکه رویه قضایی ایران در دعاوی حمل و نقل هوایی از درک قابل قبولی از موضوعات برخوردار نیست، اثبات می‌نماییم که وجود اتاق‌های داوری 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 هوایپیمایی 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 بازیمانند. دادگاه براساس مواد ۱ و ۲ قانون مسؤولیت 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 حمل و نقل هوایی در مسؤولیت متصدیان از دید قضات محترم پنهان مانده است. در زمان این دعوا قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هوایپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب ۱۳۶۴ حاکم بوده است که مطابق این قانون، کتوانسیون ورشو قانون

ماهی برای حل و فصل اختلاف در پروازهای بین‌المللی و داخلی می‌باشد. یکی از اصول مهم در این کنوانسیون اصل انحصاری<sup>۱</sup> 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 مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی نشده است. همچنین در رأی بدوى به پروتکل گواملا اشاره شده است که هنوز این کنوانسیون قابلیت اجرا را به دست نیاوره است. بنابراین استناد به استنادی 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 مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱، قانون مدنی، قانون مسؤولیت 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 مسئله را صادر نماید؛ لذا براساس عقل و انصاف چنین خسارتبه را قابل جبران می‌داند و هر قانونی را برای استلال خود مورد استناد قرار می‌دهد. (رحیمی، ۱۳۹۸، ص ) پرواز مطروحه بین‌المللی است چرا که نقاط مبدأ 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 پردازش این پرونده 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 خسارات 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 حمل و نقل لازم‌الاجراست یا قلمروی اجرای اسناد حمل و نقل 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 موقع 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 قضایت غیرقابل انکار است. این ضعف نشان می‌دهد ضروری است تا یک مرجع داوری متشكل 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 با توجه 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. به عنوان نمونه این رسیدگی‌ها در آلمان در حدود ۴ تا ۶ هفته به طول می‌انجامد. (Creutzfeldt, Berlin, 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 مقرن به صرفه 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<sup>۱</sup> برای رسیدگی قضایی دارد. در واقع بسیاری از شکایتها می‌تواند در این مراجع داوری حل و فصل 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 نماید. 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<sup>۱</sup> 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 حمل و نقل تنها بر حمل و نقل هوایی التفات داریم.

براساس مقدمه این دستورالعمل هدف اصلی، تأمین بیشترین میزان حمایت از مشتریان است. مضارف 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 آتلاین هم فراهم شود. باید خاطرنشان کرد مطابق این دستورالعمل چنین شناسی برای دعوای 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 الزام آور گزارشی از کمیسیون اروپا در این راستا انتشار یافت.<sup>۱</sup> مطابق این گزارش کشور فرانسه با ۹۹ موسسه مربوط به حل و فصل 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 هوایی با ۱۳ درصد بیشترین میزان شکایت را به خود اختصاص داده‌اند. (report on directive EU, 2019, p.7)

های مسافران هوایی در حدود یک‌پنجم کل شکایت‌های سایر مصرف‌کنندگان در اتحادیه اروپا را در بر می‌گیرد. (The European Consumer Centres Network, 2015, P.13)

در راستای الزام به اجرای این دستورالعمل کشورهای اروپایی در حوزه حمل و نقل هوایی اقداماتی را انجام داده‌اند که عملکرد آنها را در این قسمت مورد بررسی قرار می‌دهیم. این دستورالعمل به عنوان یک قانون شکلی در واقع ضامن اجرای قوانین ماهی یعنی کنوانسیون مونترال مصوب ۱۹۹۹ و قانون حقوق مسافران هوایی<sup>۲</sup> است. باید خاطر نشان کرد که چگونگی اجرای دستورالعمل به خود کشورها واگذار شده است، از همین‌رو، یک شیوه یکسان در حل و فصل 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.

## ۶-۱. 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/DO\\_C\\_1&form](http://eurlex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:439cd3a7-fd3c-4da7-bf4b0f60600c1d6.0004.02/DO_C_1&form).



همان طور 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 موقفیت‌های داوری نسبت به سایر شیوه‌ها و جنبه الزام‌آور آرای داوری سبب شده است که داوری مورد تایید نویسنده‌گان 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 به عنوان 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 حمل و نقل ابداع نموده‌اند. لهستان و نروژ از جمله این کشورها هستند. دسته آخر کشورهایی هستند که به صورت تخصصی تنها دعاوی مسافران هوایی را حل و فصل می‌کنند. مشابه این عملکرد در آلمان، فرانسه و اتریش دیده می‌شود. (Consumer Centres Network, 2019, P.1) علت این رویکرد متفقات کشورها نه به واسطه سلیقه‌های متفات بلکه به خاطر آن است که این دستورالعمل از سوی چه نهادی تامین مالی می‌شود.

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

۲۶۱/۲۰۰۴ فرآموده 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 حمل و نقل دریایی، برخی نویسنده‌گان پس از ارائه مزایای داوری و اثبات موافع و محدودیت‌ها، بهترین شیوه برای رفع و به حداقل رساندن ایرادات داوری در این صنعت را تأسیس اتفاق‌های داوری دانستند. (gregori, 2015, P.334) از موفق‌ترین آنها می‌توان به اتفاق داوری دریایی لندن<sup>۱</sup> اشاره نمود.

**۲-۶. تشریفات رسیدگی در اتفاق داوری (هزینه، زبان رسیدگی و مدت رسیدگی)**  
از جهت پرداخت هزینه در راستای حمایت از مشتریان، اصولاً دعاوی مربوط به حمل و نقل هوایی نیازی به پرداخت هزینه جزء هزینه تهیه رونوشت و موارد این چنینی، 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 شرکت‌هایی هوایی‌پیمایی گردد، در راستای تعديل 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 به نحو 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 حل و فصل شود. بر همین اساس، در اکثر کشورها حداکثر ظرف سه ماه اختلاف باید پایان پذیرد 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 به عنوان زبان مورد قبول در رسیدگی به رسمیت شناخته‌اند.

در نهایت باید تأکید کرد رسیدگی آنلاین بهترین شیوه در جهت حل و فصل این دعاوی است. با توجه 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 حمل و نقل 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 ۱۰۰۰ شکایات، درخصوص تأخیر و لغو پرواز بوده است. (ADR in the aviation sector, 2017, P.21) از آنجا که در این اتفاق‌های حل-وفصل دعاوی هوایی، موضوعات جراحات و آسیب بدنی مورد بررسی قرار نمی‌گیرد، نباید این برداشت شود که قائل بر صلاحیت موضع این اتفاق‌های داوریم نیستیم اما پیشرفت‌ها در اتفاق‌های داوری باید گام به گام محقق شود.

#### ۶-۳. الزام آور بودن

این الزام در دو مرحله باید از هم تفکیک شوند. یکی اینکه آیا طرح دعوا در اتفاق‌های داوری الزامی است. همچنین در صورت حضور در این اتفاق‌ها رأی داوری الزام آور است. مبرهن است در صورت صدور رأی داوری این رأی باید برای هر دو طرف الزام آور 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 سنگش میان کشوری همچون آلمان به عنوان الگو موفق و کشورهایی که این موضوع الزامی نیست، می‌باشد از الزام به حضور در داوری حمایت کرد. (Creutzfeldt, Berlin, 2016, P.2) کشورها ابزار الزام شرکت‌هایی هواپیمایی خود را دارند. مثلا در اتریش اگر شرکت هواپیمایی در طرح ADR شرکت نکند در حدود ۲۲۰۰ یورو جریمه می‌شوند. (Consumer Report by European Centres Network, 2019, P.14)



هوایپیمایی می‌تواند معلق شود. (Biard, 2019, P.125) در انگلیس، تصمیمات تنها برای شرکت‌های هوایپیمایی الزام‌آور است. (ADR in the aviation sector, 2017, P.6) در مدل پیشنهادی ما، داوری یک شیوه الزامی نه تنها برای شرکت‌های هوایپیمایی، 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 حمل و نقل 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 حل و فصل 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 حل و فصل دارد. درواقع هرچند در ایران سازمان هوایپیمایی کشوری به عنوان متولی در جهت اعمال حاکمیت در صنعت حمل و نقل بهترین انتخاب در جهت تأسیس چنین اتاق‌های داوری در سطح هر استان یا فرودگاه است؛ اما سازمان هوایپیمایی 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 هوایپیمایی کشوری موظف به تأسیس اتاق‌های داوری برای حل دعاوی هوایی مسافران علیه شرکت‌های هوایپیمایی می‌باشد.» چنین امکانی را فراهم نماید.

## ۸. منابع و مأخذ

### ۱-۸. منابع فارسی

۱. ایرانشاهی، علیرضا، اعتراض به رأی داوری بین‌المللی، ج 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، «خسار特 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، شوشتاری، زهرا، «نظم عمومی و داوری پذیری دعاوی مالکیت فکری» مجله حقوق دادگستری، دوره ۸۴، ش ۱۱۰، ۱۳۹۳.
۷. رحیمی، حبیب‌الله، «مسئولیت مدنی ناشی از لغو پرواز مسافر»، فصلنامه قضایت، 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، ج ۴، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۹۳.



۱۰. معبدی نیشابوری، رضا، افکار، حمید، «داوری‌پذیری دعاوی بیمه با رویکرد به قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسائل نقلیه مصوب ۱۳۹۵» مجلس و راهبرد، دوره ۲۸، ش ۱۰۸، ۲۸، ۱۴۰۰.
۱۱. وکیلیان، حسن، نوربخش، نعیم، لکناور، 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*, 6<sup>th</sup> 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](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<sup>\*</sup>, Bahram Taghipour<sup>2</sup>, Alireza Salehifar<sup>3</sup>

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.