

 <p>محل</p>	<p>گزارش چکیده پایان نامه / رساله فارسی و انگلیسی</p>						 <p>دانشگاه خوارزمی</p> <p>دانشکده حقوق و علوم سیاسی</p>
<p>۱۴۰۱/۰۶/۱۳</p>	<p>تاریخ دفاع:</p>	<p>دکتري</p>	<p>مقطع تحصيلی:</p>	<p>حقوق خصوصی</p>	<p>رشته تحصيلی:</p>	<p>ميلاد سلطانی</p>	<p>نام و نام خانوادگی دانشجو:</p>
<p>دکتر مصطفی السان - دکتر حسین داودی بیرق - دکتر رسول کشکولی</p>			<p>نام استاد/ اساتید داور</p>	<p>دکتر علیرضا صالحی فر</p>	<p>نام استاد مشاور</p>	<p>دکتر بهرام تقی پور</p>	<p>نام استاد راهنما</p>
<p>حل و فصل دعاوی حمل و نقل هوایی از طریق داوری THE RESOLUTION OF AVIATION DISPUTES BY ARBITRATION.</p>							<p>عنوان پایان نامه / ساله:</p>
<p>هدف از این رساله، تبیین نقش داوری در حمل و نقل هوایی با موضوع مسئولیت متصدیان حمل و نقل در رابطه با مسافر و کالا، وفق ماده ۳۴ کنوانسیون مونترال (ماده ۳۲ ورشو)، می باشد. داوری در حمل هوایی برخلاف حمل از طریق دریا با موفقیت روبرو نبوده و علت آن، ابهام در قواعد آن است که منجر به تردید طرفین قرارداد حمل و نقل برای ارجاع اختلاف به داوری می شود. با این وجود، به علت نقش داوری در تجارت ضروری است تا موانع شناسایی و از میان برداشته شوند. از جمله موانع در مرحله نخست (مرحله انعقاد) در داوری حمل کالا این است که آیا راهنما الکترونیکی، شرط لزوم کتبی بودن توافق داوری را دارد یا آنکه آیا مسئولیت متصدیان به علت خسارت بدنی به مسافران داوری پذیر است. در این رساله هر چند پاسخ داده شده است که راهنما الکترونیکی شرط کتبی بودن را داراست و استدلال شده است که مسئولیت متصدیان به سبب خسارت بدنی داوری پذیر است؛ نیازمند دخالت صریح قانون گذار برای رفع ابهام هستیم؛ چراکه تردید در این خصوص به کارآیی داوری لطمه می زند؛ با این استدلال که در هر مرحله یکی از طرفین بر بطلان داوری استدلال و اصرار می ورزد. در مرحله دوم (مرحله رسیدگی)، کارآیی داوری به علت فقدان قدرت اراده طرفین در تعیین آیین شکلی و ماهوی از میان برداشته شده است. همچنین ملاک های کنوانسیون در تعیین آیین شکلی، از کشوری به کشوری دیگر متفاوت است؛ که سبب می شود طرفین در دعوا استدلال نمایند که آیین چه کشوری حاکم است و انرژی داوری به جای حل اختلاف، صرف تعیین آیین شکلی شود. از این رو لازم است هم ملاک ها در کنوانسیون تبیین شود و هم قدرت اراده در تعیین آیین شکلی مورد پذیرش قرار بگیرد. در مرحله قضاوت داوران، تعیین قانون حاکم به علت وجود اسناد متعدد، دشوار است. بر همین اساس لازم است همه کشورها وفق هدف اولیه نگارش سند ورشو که یکسان سازی قواعد در این صنعت بود، به کنوانسیون مونترال ملحق شوند. در نتیجه، هم تردید در صحت داوری در راهنما الکترونیکی و داوری پذیری دیه و هم نادیده انگاشتن قدرت اراده در داوری به منظور حمایت از طرف ضعیف تر، منجر به ناکارآمدی داوری در حمل و نقل هوایی شده است.</p>							<p>بیان مسئله:</p>
<p>باتوجه به ویژگی های موضوع حاضر، محصور شدن در یک شیوه تحقیق مطلوب به نظر نمی رسد. بر همین اساس شیوه کتابخانه ای برای بررسی توصیفی به کار گرفته شده است. صرف بیان موضوعات و تهی از تحلیل؛ یک اثر سطحی به جای خواهد گذاشت. لذا تلاش شده است با مذاقه لازم از طریق شیوه ای تحلیلی، در پی بهترین پاسخ حقوقی باشیم.</p>							<p>روش پژوهش:</p>
<p>الف- پرسش اصلی جایگاه داوری در حل و فصل اختلافات مربوط به حمل و نقل هوایی چیست و چگونه داوری می تواند شیوهی مرسوم</p>							<p>سئوال و فرضیه</p>

ب- پرسش‌های فرعی

۱. در پرتوی راهنما الکترونیکی، ارجاع دعاوی مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی ناشی از حمل کالا چگونه می‌باشد؟

۲. در پرتوی داوری‌پذیری، ارجاع دعاوی مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی ناشی از تأخیر، لغو و جراحت بدنی به مسافران چگونه می‌باشد؟

۳. قانون ماهوی حاکم در حل و فصل دعاوی حمل و نقل هوایی، کدام قانون می‌باشد؟

۴. دادگاه پشتیبان در حل و فصل اختلافات هوایی تجاری از طریق داوری چگونه تعیین می‌شود و نقش قدرت اراده در تعیین آیین شکلی داوری به چه نحوی است؟

ج- فرضیه‌های تحقیق

داوری به علل مختلف در دعاوی مربوط به حمل و نقل هوایی با محوریت مسئولیت متصدیان حمل و نقل موفق نبوده است. این علل در در مرحله انعقاد قرارداد داوری و مرحله رسیدگی باز می‌گردد. بنابراین با رفع این علل داوری می‌تواند همچون سایر گستره تجارت موفق باشد.

به عنوان مثال در مرحله انعقاد، اصولاً متدول است که راهنما هوایی به صورت الکترونیک یا حامل صادر می‌شود، بنابراین باتوجه به وجود قوانین متعدد در خصوص بطلان چنین قرارداد داوری، صحت‌سنجی و اجرای قرارداد داوری مورد تردید است.

همچنین از جمله شرایط صحت قرارداد داوری، داوری‌پذیر بودن موضوع است. به نظر می‌رسد، هرچند مسئولیت متصدیان به علت ورود جراحت به مسافران تحت قواعد دیه در حقوق ایران قرار می‌گیرد، اما باتوجه به ماهیت دیه، موضوع قابلیت ارجاع به داوری دارد.

از جنبه تعیین قانون ماهوی حاکم، طرفین قدرت انتخاب ندارند و این مهم برخلاف اصول اساسی داوری است. در حقوق حمل و نقل هوایی تعارض قوانین در دو بستر جریان دارد. یکی زمانی است که از میان چندین کنوانسیون، به دنبال اعمال یک کنوانسیون هستیم و دیگر زمانی است که از میان قوانین ملی، قانون یک کشور حاکم است.

به علت تعبیر مختلف از ملاک‌های ارائه شده در کنوانسیون، تعیین دادگاه صالح یا آیین شکلی دشوار می‌شود؛ چراکه مفاهیم ارائه شده از کشور به کشور دیگر متفاوت است. در کنار این پیچیدگی در انتخاب آیین شکلی، قدرت اراده طرفین محدود است و جز از لیست ارائه شده در کنوانسیون، کشوری دیگر جز پس از ورود خسارت امکان تعیین ندارد که این رویکرد کنوانسیون هرچند با نیت حمایت از طرف ضعیف‌تر برای جلوگیری از زیاده‌خواهی‌های متصدی حمل و نقل است؛ ولی منجر می‌شود طرفین پیش از ورود خسارت و حین انعقاد قرارداد نتوانند بر داوری سازمانی توافق نمایند.

روند پژوهش:

رساله حاضر مشتمل بر یک مقدمه و سه بخش و نتیجه می‌باشد. در مقدمه تلاش شده است باتوجه گستردگی اختلافات مربوط به حمل و نقل هوایی، قلمرو آن را محدود به مسئولیت متصدیان حمل و نقل با محوریت کنوانسیون ورشو و مونترال نماییم. در بخش نخست تلاش شده است تا خط‌کشی میان حمل و نقل ملی و بین‌المللی و حمل کالا و مسافر داشته باشیم، تا تحلیل داوری در بخش‌های دیگر سهل گردد. بخش دوم به انعقاد قرارداد داوری اختصاص پیدا کرده است. در این بخش تلاش شده است پاسخ دهیم در صورت خسارت به مسافرت (جراحت یا فوت)، آیا موضوع قابلیت ارجاع به داوری دارد؟ همچنین باتوجه به اینکه قراردادهای حمل و نقل در بسترهای الکترونیکی منعقد می‌شود، صحت داوری مورد بررسی قرار گرفته است. در بخش سوم و نهایی رسیدگی داوری مورد تحلیل قرار گرفته است و تلاش شده است قانون ماهوی حاکم برای داوران در حل و فصل اختلافات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل تبیین گردد. همچنین نادیده انگاشتن قدرت اراده طرفین در تعیین آیین شکلی داوری به عنوان پاشنه آشیل داوری در این دسته از دعاوی معرفی شده است.

مهمترین یافته‌ها:

۱- باوجود موفقیت داوری در حل و فصل اختلافات در عرصه تجارت بین‌الملل از جمله حمل و نقل دریایی، در

حمل و نقل هوایی موفق نبوده است.

۲- این شکست معلول چند عامل است: نخست در مرحله انعقاد وضعیت قرارداد داوری در حمل و نقل از جهت صحت، محل تردید است. دوم در مرحله رسیدگی تعیین آیین شکلی به علت نادیده انگاشتن قدرت اراده و تعیین قانون ماهوی حاکم با دشواری روبرو است.

۳- بنابراین برای رفع موانع در جهت کمک به حل و فصل اختلافات هوایی از طریق داوری پیشنهاد می شود: نخست، صراحتاً در اسناد مربوطه بین المللی، راهنما الکترونیکی و حامل مورد تأیید قرار بگیرد. دوم، در خصوص خسارت وارده به مسافران، اتاق های داوری با پذیرش داوری پذیری ارجاع اختلافات بدنی تأسیس گردد. سوم، قدرت اراده که در تمام اسناد داوری پذیرفته شده است، در حمل و نقل هوایی نادیده گرفته شده است. لذا این قدرت اراده جهت تعیین آیین شکلی داوری دوباره ایجاد شود.

تأیید استاد راهنما

تأیید