

مسئولیت مدنی متصدیان حمل هوایی در قبال سرایت ویروس‌های واگیردار به مسافران (با تکیه بر وضعیت پاندمی ویروس کووید-۱۹)^۱

(مقاله علمی-پژوهشی)

مجتبی اشراقی آرانی*

چکیده

اگرچه دستاوردهای حمل و نقل هوایی در تأمین رفاه بشر، رشد اقتصاد جهانی و افزایش همبستگی اجتماعی بر کسی پوشیده نیست، سرعت بالای هواپیما سبب شده تا این وسیله حمل و نقل به عنوان عامل اصلی انتقال ویروس‌ها و بیماری‌های واگیردار از یک کشور به کشور دیگر شناخته شود. گسترش هولناک ویروس کرونا (کووید-۱۹) از طریق هواپیما از کشور چین به دیگر کشورهای جهان و ایفای نقش مخرب برخی شرکت‌های هواپیمایی در ادامه پروازهای خود با وجود آگاهی از شرایط بحرانی همه‌گیری این ویروس، مجدداً بحث مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را در این باره برجسته ساخته است. صرف‌نظر از مسئولیت اجتماعی شرکت‌های هواپیمایی در گسترش جهانی ویروس‌ها، مسئولیت مدنی این شرکت‌ها در اثر انتقال ویروس از یک مسافر یا خدمه پرواز به مسافر دیگر در هواپیما بیش‌ازپیش محل نزاع قرار گرفته است. پرسش اساسی این است که تحت چه شرایطی می‌توان متصدیان حمل هوایی را بابت سرایت این ویروس به یک مسافر مسئول دانست. تحلیل جامع این موضوع، افزون بر بررسی تعهدات شرکت‌های هواپیمایی در رعایت الزامات بهداشتی مرتبط با ویروس‌ها و حتی مسئولیت این شرکت‌ها در اجرای این الزامات که گاه به لغو پرواز یا ممانعت از سفر منجر می‌شود، با توجه به حکم مقرر در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و نیز کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ که متصدی حمل را تنها «در صورت بروز حادثه حین حمل هوایی» مسئول قلمداد کرده است، مستلزم بازخوانی مفهوم «حادثه» در حین حمل هوایی می‌باشد.

کلیدواژگان:

ویروس کرونا، کووید-۱۹، حمل و نقل هوایی، ایکائو، حادثه، مسئولیت مدنی، پاندمی.

۱. این مقاله به سفارش «مرکز ملی تحقیقات حقوق سلامت» نگارش یافته است.
* استادیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران.

مقدمه

در اواخر سال ۲۰۱۹ میلادی ویروسی در شهر ووهان چین پدیدار شد که در کمتر از چند ماه به تمام کشورهای دنیا سرایت کرد. این ویروس به نام کووید^۱ ۱۹ که در زمره خانواده ویروس کرونا قرار دارد، به دستگاه تنفسی انسان حمله کرده و جان بسیاری از مردم دنیا را گرفته است و این همه‌گیری با سرعت زیاد همچنان ادامه دارد. در سال ۲۰۲۰، به دلیل اعلام وضعیت پاندمی از سوی سازمان بهداشت جهانی (WHO) تدابیر بهداشتی سختگیرانه و بی‌نظیر در بسیاری از کشورها اتخاذ گردید و محدودیت‌های فعالیت اقتصادی و اجتماعی و حتی منع رفت‌وآمد در اماکن و خیابان‌ها برای مدتی مقرر شد.^۲ اکنون پس از گذشت چند ماه از آغاز این وضعیت، همه نگاه‌ها به بررسی عوامل انتقال این ویروس از کشور چین به دیگر کشورها و مسئولیت مترتب بر این سرایت معطوف شده است و در این میان، شرکت‌های هواپیمایی در مرکز توجه قرار دارند. علت آن است که هواپیما سریع‌ترین وسیله حمل است که برای جابجایی مسافران از یک کشور به کشور دیگر به کار می‌رود و در کمتر از چند ساعت مرزهای کشورها را درمی‌نوردد. به همین ترتیب، اشخاص ناقل ویروس به سرعت از طریق هواپیما جابجا می‌شوند و ویروس نه تنها در حین پرواز به دیگر مسافران انتقال می‌یابد، بلکه در مقصد انسان‌های زیادی را در معرض سرایت قرار می‌دهد.

نخستین پرسشی که در این باره به ذهن می‌رسد، این است که حدود و ثغور تعهدات شرکت‌های هواپیمایی در قبال سرایت ویروس و بیماری واگیردار از طریق یاد شده چگونه است؟ چه، ظاهراً عامل انتقال ویروس شخصی است که ناقل بوده و هواپیما تنها ظرف انتقال ویروس به شمار می‌رود، مگر آنکه تعهداتی بر دوش شرکت هواپیمایی در کنترل ورود اشخاص ناقل ویروس به داخل هواپیما بوده و به سبب نقض این تعهد مسئول قلمداد شود و به‌بیان دیگر مرتکب تقصیر شده باشد. بنابراین باید دید چه الزامات و تعهداتی در خصوص کنترل و مدیریت بیماری‌های واگیردار بر دوش شرکت‌های هواپیمایی قرار دارد که نقض آنها منجر به مسئولیت این شرکت‌ها

1. covid 19

2. [https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/naming-the-coronavirus-disease-\(covid-2019\)-and-the-virus-that-causes-it](https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/naming-the-coronavirus-disease-(covid-2019)-and-the-virus-that-causes-it) last visited on 5/10/2020.

می‌شود. پس از بررسی این الزامات و استانداردها دو مسئله اساسی مورد بررسی قرار می‌گیرد: نخست آنکه اگر به واسطه اجرای الزامات و استانداردهای فوق، خسارتی به مسافران وارد شود، از قبیل آنکه مسافر مشکوک به ویروس کووید-۱۹ از سوارشدن در هواپیما منع گردد یا آنکه پرواز هواپیماها لغو گردد، چه مسئولیتی بر دوش شرکت هواپیمایی قرار خواهد گرفت. مسئله بعدی در حالت مقابل مسئله پیشین قرار دارد؛ به این صورت که اگر تدابیر و مقررات بهداشتی توسط ایرلاین رعایت نشود و به این سبب مسافری در حین پرواز به ویروس آلوده و بیمار شود یا فوت کند، آیا شرکت هواپیمایی را از این بابت می‌توان مسئول دانست؟

در این زمینه رویه قضایی به خصوصی در نظام حقوقی کشورهای برجسته دیده نمی‌شود، هرچند در زمینه‌های نسبتاً مشابه از قبیل ارتکاب جرم از سوی یکی از مسافران بر علیه مسافر دیگر در هواپیما یا فوت مسافر در اثر نوسانات فشار هوا در هواپیما آرایه از محاکم کشورها صادر شده است و باید دید که به چه میزان می‌توان از ملاک آن آرا در زمینه انتقال ویروس در هواپیما استفاده کرد. در حقیقت، ماده نزع در آرای مزبور به مفهوم «حادثه» در حین پرواز مربوط می‌شود که به عنوان شرط اساسی مسئولیت متصدی حمل در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و نیز مونترال ۱۹۹۹ معرفی شده است. در این نوشتار، ضمن بررسی تعهدات متصدی حمل در قبال کنترل بیماری ویروسی مسافران، شمول «حادثه» نسبت به انتقال ویروس به مسافران در هواپیما را تجزیه و تحلیل کرده‌ایم و ضمن تکیه بر معاهدات بین‌المللی حاکم بر این موضوع، از رویه قضایی بین‌المللی نیز به میزان کافی بهره جسته‌ایم تا در صورت طرح دعاوی این‌چنینی علیه متصدیان حمل در دادگاه‌های ایران مورد استفاده قضات و وکلای ایرانی قرار گیرد.

۱. مقررات بین‌المللی حاکم بر تعهدات شرکت‌های هواپیمایی در قبال کنترل ویروس‌های واگیردار

تصدی به حمل و نقل هوایی به عنوان یکی از فعالیت‌هایی شناخته شده است که به شدت از سوی مراجع داخلی و بین‌المللی مورد قانون‌گذاری قرار گرفته است و در زمره صنایع پرمقرره^۱

1. highly regulated

شناخته می‌شود.^۱ در این میان، به دلیل تفوق جنبه بین‌المللی حمل و نقل هوایی بر جنبه داخلی آن، مهم‌ترین منبع حقوقی این فعالیت را باید در کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی جستجو کرد که در رأس آنها کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی شیکاگو (۱۹۴۴) قرار دارد. کنوانسیون شیکاگو که سند تأسیس سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی ایکائو به شمار می‌رود، تعهداتی بر عهده دولت‌های عضو در راستای پیشرفت و توسعه هواپیمایی کشوری بین‌المللی مقرر نموده است که همه کشورها خود را ملزم به اجرای آنها می‌دانند. فصل دوم این کنوانسیون که به پرواز بر فراز قلمرو کشورهای متعاقد اختصاص یافته است، در ماده ۱۴ مقرر می‌دارد: «هر کشور متعاهدی موافقت دارد که برای جلوگیری از انتشار وبا، تیفوس (مسری)، آبله، تب زرد، طاعون و سایر بیماری‌های واگیردار به وسیله هواپیما تدابیر مؤثری که در هر مورد لازم بداند اتخاذ کند و برای این منظور کشورهای متعاقد یا بنگاه‌های وابسته به نظارت بین‌المللی درخصوص تدابیر صحتی که نسبت به هواپیما قابل اجرا می‌باشد، مرتباً مشاوره خواهند نمود. چنین مشاوره‌ای نسبت به اجرای هر قرارداد بین‌المللی که در این موضوع وجود دارد و ممکن است، کشورهای متعاقد آن را امضا نموده باشند، خللی وارد نمی‌سازد».

به این ترتیب، کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو این اختیار را دارند که تدابیر بهداشتی لازم برای جلوگیری از انتشار بیماری‌های واگیردار وضع نمایند و هر هواپیمایی که به قلمرو آن کشور وارد شود، ملزم به اجرای مقررات آن کشور است. به دلیل وصف بین‌المللی صنعت هوانوردی و لزوم همسانی مقررات حاکم بر پروازهای بین‌المللی در اقصی نقاط جهان، در این زمینه دولت‌های مختلف از قواعد و دستورالعمل‌های سازمان بهداشت جهانی (WHO) تبعیت کرده، یا الگو می‌گیرند. البته برای هماهنگی میان مراجع هوانوردی کشوری در کشورهای مختلف در زمینه وضع و اجرای تدابیر یاد شده، ایکائو (ICAO) در ارتباط تنگاتنگ با سازمان بهداشت جهانی و دیگر مراجع بهداشت بین‌المللی عمل نموده، دستورالعمل‌های لازم را با لحاظ ضرورت‌های هوانوردی کشوری به دولت‌های عضو اعلام می‌نماید.

۱. اشراقی آرانی، مجتبی و صادقی، میلاد، **حقوق هوایی، تاملی در مفهوم و اوصاف**، فصلنامه تحقیقات

حقوقی، بهار ۱۳۹۷، شماره ۸۱، ص ۳۵۰؛

Doganis, Rigas, *Flying off Course: the economics of International airlines*, third edition, Routledge, London, 2012, p. 2.

در این راستا سازمان بهداشت جهانی اقدام به وضع مقررات بهداشت بین‌المللی (IHR)^۱ نموده است و در آن قسمت که به صنعت هواپیمایی کشوری ارتباط دارد، در قالب استانداردها و رویه‌های توصیه شدهٔ ایکائو، معروف به «سارپس»^۲، متجلی می‌شود و به کشورهای عضو ایکائو ابلاغ می‌شود. شایان ذکر است که بخشی از این مقررات به حوزهٔ زیرساخت حمل و نقل هوایی، یعنی فرودگاه‌ها، مربوط شده، بخش مهم دیگر در مورد شرکت‌های هواپیمایی اعمال می‌گردد. این استانداردها در حقیقت بخشی از ضمایم نوزده‌گانهٔ کنوانسیون شیکاگو را تشکیل می‌دهند و در عمل مراجع هوانوردی کشورهای عضو خود را ملزم به اجرای آنها می‌دانند. در میان ضمایم کنوانسیون شیکاگو، ضمیمه شماره ۹ (فصل هشتم) به طور خاص به این موضوع پرداخته است و استاندارد شماره ۸.۱۲ در حکمی کلی مقرر می‌دارد: «کشورهای عضو باید خود را با مقررات آی.اچ.آر که از سوی سازمان بهداشت جهانی وضع شده است، تطبیق دهند». اما مهم‌تر از آن، استاندارد شماره ۸.۱۶ است که کشورهای عضو را به تهیهٔ طرح آمادگی ملی هواپیمایی برای مقابله با بیماری‌های واگیردار که سلامت عموم را به خطر می‌اندازد، ملزم نموده است.

ایکائو در راستای استاندارد اخیر، با توجه به پیچیدگی‌های موجود در تهیهٔ طرح آمادگی هواپیمایی ملی، قواعد راهنمایی را تحت عنوان «قواعد راهنما در خصوص نحوه مدیریت بیماری‌های واگیردار که متضمن خطر بهداشتی جدی برای عموم است»^۳ تدوین و منتشر کرده و به صورت مفصل، تعهدات مرتبط با فرودگاه‌ها و شرکت‌های هواپیمایی را در راستای همان «مقررات آی.اچ.آر» روشن ساخته است. در حقیقت، این قواعد راهنما از این نظر تقابل توجه و سازنده است که تکلیف وظایفی را که ممکن بود میان فرودگاه و شرکت‌های هواپیمایی به یکدیگر احاله شود، تعیین کرده و در این خصوص، شفاف‌سازی نموده است (در شماره بعد، تعهدات شرکت‌های هواپیمایی با تکیه بر همین استانداردها و قواعد راهنما مورد بررسی قرار خواهد گرفت).

۱. برای نخستین بار، اهمیت این مقررات پس از همه‌گیری ویروس سارس (در سال ۲۰۰۴) ملاحظه گردید که متعاقب آن، نسخه دوم مقررات آی.اچ.آر (مقررات بهداشت بین‌المللی که از این پس در این نوشتار با این نام استفاده می‌شود) در سال ۲۰۰۵ منتشر و از سال ۲۰۰۷ لازم‌الاجرا گردید و نقش قابل ملاحظه‌ای در کنترل این ویروس به خصوص در حمل و نقل هوایی داشت.

2. SARPs

3. Guidelines for states concerning the management of communicable disease posing a serious public health risk.

از سوی دیگر، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی بابت فوت یا خسارات جسمانی مسافران در پروازهای بین‌المللی، تابع کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ راجع به برخی مقررات حمل و نقل هوایی و اصلاحات و پروتکل‌های الحاقی آن^۱ است. اگرچه کنوانسیون ورشو در پایان قرن بیستم به دلیل تغییرات اقتصاد جهانی و انتظارات مسافران و صاحبان بار به جبران بیشتر خسارات با کنوانسیون دیگری که همان کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ است، جایگزین گردید، هنوز برخی از کشورها از قبیل ایران به کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ ملحق نشده و در چارچوب مقررات رژیم ورشو باقی‌مانده‌اند. در زمینه پروازهای داخلی، مسئولیت متصدیان حمل ایرانی تابع «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۹۱ مجلس شورای اسلامی» قرار دارد که حدود مسئولیت متصدی حمل را در خصوص خسارت مالی تابع کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن و در خصوص خسارات جسمانی و فوت مسافران منحصرأً تابع قانون مجازات اسلامی (یعنی پرداخت دیه) قرار داده است.^۲

۲. الزامات حاکم بر شرکت‌های هواپیمایی در خصوص کنترل بیماری‌های واگیردار

با توجه به مقررات بین‌المللی حاکم بر نحوه مدیریت بیماری‌های واگیردار می‌توان گفت که نقش شرکت‌های هواپیمایی، اساساً در کاهش احتمال ابتلای مسافران به این بیماری‌ها در حین پرواز یا حتی در فرودگاه خلاصه می‌شود. اما باید دید که با توجه به دشواری کنترل انتقال ویروس از یک مسافر به دیگران از یک سو و تخصصی بودن این امر از سوی دیگر، چگونه می‌توان شرکت‌های هواپیمایی را به اتخاذ چنین تدابیری ملزم ساخت و به‌بیان‌دیگر، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در این باره از نقض کدام الزامات نشئت می‌گیرد. به نظر می‌رسد باید میان

۱. اصلاحات کنوانسیون ورشو که مجموعاً تحت عنوان «رژیم ورشو» از آنها یاد می‌شود، عبارت است از: پروتکل لاهه ۱۹۵۵ (که در محور آن افزایش سقف مسئولیت متصدیان حمل هوایی و کاهش مندرجات اسناد حمل قرار دارد)، کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ (که در واقع برای تعیین مسئولیت متصدیان حمل قراردادی و متصدیان حمل واقعی تنظیم و امضا شد)، پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ (که هنوز لازم‌الاجرا نشده است) و پروتکل‌های ۴ گانه مونترال ۱۹۷۵ (که برای تغییر واحد پولی جبران خسارت از فرانک پوانکاره به SDR به امضای اعضای متعهد کنوانسیون ورشو رسید).

۲. برای آگاهی بیشتر از مفاد این ماده واحد، ر.ک: صادقی مقدم، محمد حسن و مجتبی اشراقی آرانی، **تحلیل انتقادی قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی ۱۳۹۱**، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، بهار ۱۳۹۲، شماره ۶۱، صص ۵۷-۷۸.

دو وضعیت حاکم بر سرایت بیماری‌های واگیردار تفکیک قائل شد. زمانی که ویروسی وضعیت پاندمی پیدا نکرده باشد و به صورت موردی در برخی از کشورها گزارش شده باشد، امتناع از سوار کردن مسافران مشکوک به ویروس که دارای علامت‌های ابتلا هستند و در صورت سوار شدن چنین مسافرانی، جدا کردن آنها از سایر مسافرین و دارا بودن سیستم تهویه مطبوع در کابین هواپیما به عنوان حداقل الزاماتی است که شرکت‌های هواپیمایی ملزم به اجرای آنها هستند. لیکن در وضعیت پاندمی، مانند شرایط فعلی که ویروس کرونا پدید آورده است، بر دامنه تعهدات شرکت‌های هواپیمایی افزوده می‌شود، از قبیل آنکه داخل هواپیما پس از هر پرواز باید ضد عفونی گردد یا اینکه به مسافران در مورد خطر ابتلا به ویروس در صورت سوار شدن به هواپیما هشدار داده شود و حتی در مواردی پروازهای شرکت‌های هواپیمایی متوقف گردد.

اما تعهدات شرکت‌های هواپیمایی در این زمینه، با توجه به ضمیمه کنوانسیون شیکاگو و قواعد راهنمای ایکائو بسیار فراتر از موارد ذکر شده در بالاست و می‌توان آنها را در چند دسته کلی مطالعه نمود:

۲.۱. در فرودگاه (قبل از پرواز)

مطابق قواعد راهنمای ایکائو، کارمندان شرکت‌های هواپیمایی یا نمایندگان هندلینگ آنها در فرودگاه مسئولیتی برای شناسایی یا مدیریت مسافرانی که ممکن است دارای بیماری واگیردار باشند، ندارند؛ بلکه این امر وظیفه وزارت بهداشت و نمایندگان حاکمیت است. بنابراین، اصل بر عدم مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در خصوص امور مسافران خود در فرودگاه است؛ چرا که این مکان اساساً در کنترل این شرکت‌ها قرار ندارد. با این حال، شرکت‌های هواپیمایی باید قواعد راهنمای کلی برای نمایندگان خود در فرودگاه وضع کند که به مناسبت انجام عملیات ایرلاین در فرودگاه با موارد مشکوک بیماری‌های واگیردار مواجه می‌شوند. همچنین، ایرلاین‌ها باید با فرودگاه و نمایندگان وزارت بهداشت در زمینه امور لجستیک^۱ از قبیل رتق وفتق امور مسافران بیمار همکاری کنند.

1. logistics

۲.۲. در حین پرواز

به عنوان مهم‌ترین الزام حین پرواز، شرکت‌های هواپیمایی باید سیستمی طراحی و برقرار کنند که خدمه پرواز را به تشخیص مسافران مشکوک به بیماری واگیردار قادر سازد. دیگر تعهدات ایرلاین‌ها در خصوص مسافران مشکوک به بیماری واگیردار در حین پرواز از قرار زیر است:

- جابجایی و جداسازی این دسته از مسافران از دیگران؛
 - ضدعفونی کردن مکان‌ها و تجهیزاتی که توسط مسافر مشکوک استفاده شده است؛
 - تأمین تجهیزات و لوازم کمک‌های اولیه در هواپیما و آموزش خدمه پرواز برای نحوه استفاده از آنها بر اساس ضمیمه ۶ کنوانسیون شیکاگو؛
 - دور انداختن تجهیزات و وسایل آلوده و اتخاذ تدابیر بهداشتی شخصی برای خدمه و مسافران.
- پس از شناسایی و اتخاذ تدابیر لازم در مورد مسافران مشکوک نوبت به اطلاع‌رسانی به مقامات مربوطه می‌رسد. بر این اساس، ایرلاین باید در زمانی مناسب قبل از رسیدن هواپیما به مقصد، برج مراقبت مقصد را از شناسایی بیمار مشکوک مطلع سازد تا مقامات بهداشتی در آنجا قادر به انجام اقدامات پیشگیرانه باشند. صرف‌نظر از حالت مزبور، ممکن است کشورها از شرکت هواپیمایی اطلاعات مربوط به مقصد یا سفر آن مسافر را درخواست کنند (تا بتوانند با او تماس برقرار کنند) و شرکت مزبور مکلف به همکاری با آن کشور در ارائه به‌موقع اطلاعات درخواستی است.^۱

۲.۳. پس از پرواز

یکی از مهم‌ترین اقداماتی که در پیشگیری از انتقال ویروس‌های واگیردار در هواپیما مؤثر است، تأمین سیستم تهویه مناسب در داخل هواپیماست که فیلترهای هوا نقش اساسی را در این خصوص ایفا می‌کنند. لذا خدمه فنی پرواز باید مراقبت کافی به منظور تعویض یا پاکسازی فیلترها را پس از هر پرواز به عمل آورند. در این راستا، به موجب مقررات ضمیمه ۸ کنوانسیون شیکاگو و قواعد راهنمای ایکائو، شرکت‌های هواپیمایی باید برای خدمه فنی و پشتیبانی پرواز برنامه‌ای مدون و ارائه کنند که موارد جایگزینی، استفاده مکرر، برداشتن و دفع کردن فیلترهای هوا را مشخص نماید. از سوی دیگر، باید برنامه نظافت هواپیما برای خدمه (در صورتی که مسافر

۱. شایان ذکر است به منظور یافتن مسافران، یک کارت یابنده مسافر (passenger locator card/PLC) طراحی و ابداع شده است که از طریق آن به آسانی اطلاعات تماس مسافران جمع‌آوری می‌شود. شرکت‌های هواپیمایی باید تصمیم بگیرند که این کارت‌ها داخل هواپیما نگهداری شود یا در تمام فرودگاه‌های مقصد.

مشکوک به بیماری واگیردار سوار ده باشد) تعریف شود که نحوه تمیز کردن کف هواپیما، ضدعفونی‌سازی تجهیزات هواپیما، دفع زباله‌ها و وسایل استفاده‌شده را پس از هر پرواز تعیین کرده باشد.

با توجه به اینکه قبل و بعد از هر پرواز، کارمندان هندلینگ زمینی در تماس با بار و اثاثیه مسافران قرار می‌گیرند و ممکن است از این طریق، ویروس از این افراد به صاحبان بار و بالعکس منتقل شود، شرکت هواپیمایی باید کارمندان هندلینگ زمینی را تشویق کند که به دفعات و منظم دستان خود را شستشو دهند و توصیه‌های ایمنی دیگری را هم که لازم می‌دانند، به آنها بدهند.^۱ افزون بر این، همکاری لازم با مراجع بهداشتی و دولتی در خصوص بازرسی بار و اثاثیه مسافران باید از سوی ایرلاین‌ها صورت گیرد (ماده ۲۳ بند ب مقررات آی. اچ. آر).

۳. مسئولیت ناشی از اعمال برخی تدابیر بهداشتی از سوی شرکت‌های هواپیمایی (cancellation و denied boarding)

اعمال تدابیر بهداشتی از سوی شرکت‌های هواپیمایی ممکن است با اعتراض و دعاوی مسافرانی مواجه شود که موضوع آن تدابیر قرار گرفته‌اند. یکی از رایج‌ترین دعاوی مطرح در حمل و نقل هوایی، جبران خسارت ناشی از لغو پرواز^۲ و نیز ممانعت از سوار شدن مسافر^۳ است. مسئله اخیر معمولاً زمانی اتفاق می‌افتد که شرکت هواپیمایی بیش از ظرفیت هواپیما بلیط فروخته باشد^۴ و برخی از مسافران به هنگام مراجعه به کانتر ایرلاین در فرودگاه با تکمیل صندلی‌های هواپیما مواجه می‌شوند و از سوار شدن در هواپیما باز می‌مانند.

با وجود آنکه مواجه شدن مسافر با چنین وضعیتی، افزون بر آلام روحی، او را دچار خسارات مادی می‌نماید، اما کنوانسیون ورشو در خصوص لزوم جبران خسارت مسافر در اثر لغو پرواز یا ممانعت از سفر سکوت کرده و جدا از خسارت جرح یا فوت و خسارت مالی وارده به کالا تنها بابت تأخیر پرواز، متصدی حمل را مسئول جبران خسارت مسافر دانسته است. به دلیل این

۱. البته قواعد راهنمای ایکائو توصیه کرده است که به منظور کاهش تبعات سرایت بیماری‌ها و ویروس‌های واگیردار، تعداد خدمه و کارکنان ایرلاین‌ها به حداقل ممکن کاهش یابد.

2. cancellation
3. denied boarding
4. overbooking

سکوت، کنوانسیون، دادگاه‌ها و حقوق‌دانان در خصوص امکان جبران خسارت مسافر در موارد یاد شده اختلاف دارند.^۱ اگرچه با قیاس اولویت با فرض تأخیر، می‌توان متصدی حمل را در مقابل خسارت ناشی از لغو یا ممانعت از سفر مسئول دانست، بسیاری از کشورها برای رفع هرگونه تردید و البته حمایت مناسب از مسافران، مقررات به خصوصی در فروع لغو پرواز و یا سوار نشدن غیرارادی مسافر در هواپیما وضع کرده‌اند.^۲ از این قبیل است، مصوبه شماره ۲۶۱ مورخ ۲۰۰۴ شورای اروپا و نیز بخش ۱۴ کد مقررات فدرال آمریکا (CFR) در ماده ۲۵۰ که ایرلاین را مکلف به جبران خسارت مسافر در این موارد نموده است. به همین ترتیب، دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۹۴ سازمان هواپیمایی کشوری ایران هم در صورت لغو (ابطال) پرواز یا ممانعت از سفر، افزون بر الزام ایرلاین به استرداد وجه بلیط به مسافر، ارائه یک بلیط رایگان مشابه از لحاظ مسیر و کلاس پروازی را مقرر کرده است (ماده ۲-۲ و ۳-۲).

همان‌طور که در شماره پیشین ملاحظه شد، شرکت‌های هواپیمایی در صورت مواجه شدن با مسافر مشکوک به بیماری واگیردار می‌توانند از سوار کردن او امتناع کنند و حتی در موارد بحرانی نظیر آنچه به دنبال شیوع ویروس کووید-۱۹ رخ داد، پروازهای خود را لغو نمایند. حال این سوال مطرح می‌شود که آیا ضمانت اجراهای مقرر در قوانین فوق شامل این دسته از فروع هم می‌شود؟

۱. به گونه‌ای که برخی بر این باورند کنوانسیون، سبب انحصاری حق اقامه دعوا (exclusive cause of action) علیه متصدی حمل نیست (همچنان‌که در عنوان آن کنوانسیون تنها برخی مقررات حمل و نقل هوایی ذکر شده است. بنابراین در مقام بیان تمام مقررات نبوده است) و در موارد سکوت می‌توان بر اساس قانون ملی حاکم و قواعد عمومی مسئولیت مدنی حکم صادر نمود؛ اما به باور عده‌ای دیگر، با توجه به حکم مندرج در ماده ۲۴ کنوانسیون (که مقرر می‌دارد دعوی جبران خسارت تحت هر عنوان منحصرأ با توجه به شرایط و حدود مقرر در کنوانسیون حاضر قابل طرح است) و عدم پیش‌بینی خسارت ناشی از لغو پرواز یا ممانعت از سفر، طرح دعوی مسئولیت علیه متصدی حمل هوایی مسموع نخواهد بود. ر.ک:

Leloudas, George, *Risk and Liability in Air Law*, Informa, London, 2009, pp 93-100 :

کاظمی، حمید، **مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق تطبیقی**، انتشارات خرسندی، چاپ اول، ۱۳۹۴؛ جباری، منصور، **حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی**، انتشارات میزان، چاپ نخست، ۱۳۹۰؛ سید مرتضی حسینی، راحله و دیگران، **نظام حمایتی اقتصادی از مسافران در حمل و نقل هوایی در فرض تأخیر و لغو**، پژوهشنامه صنعت حمل و نقل، دوره ۴، ۱۳۹۵، شماره ۱۳، ص ۴۰.

۲. در خصوص امکان وضع مقررات ملی مغایر با کنوانسیون که مسئولیت فراتری از حدود کنوانسیون را برای متصدیان حمل مقرر می‌دارد ر.ک:

Leloudas, op. cit., pp. 96-98.

در خصوص ممانعت از سفر، با توجه به خطر انتقال ویروس از آن مسافر به دیگران و ارتباط این قضیه با نظم عمومی بهداشت و سلامت عموم، باید ایرلاین را از جبران خسارت مسافر معاف دانست؛ در غیر این صورت، ترس از مسئولیت مدنی احتمالی در مقابل مسافر، ایرلاین‌ها را در انجام این وظیفه عمومی مردم می‌سازد. در حقیقت، این خود مسافر است که در صورت مبتلا بودن به بیماری واگیردار مکلف به عدم حضور در اجتماعات است و ایرلاین تنها ابزار اجرای این تکلیف قانونی می‌باشد. اما مسئله‌ای که قضیه را پیچیده می‌سازد، آن است که ایرلاین به تشخیص خود و بر اساس علایمی در مسافر که لزوماً با واقعیت قضیه منطبق نیست (و ممکن است در صورت آزمایش دادن نتیجه منفی اعلام گردد)، از سوار شدن مسافر امتناع می‌ورزد و از این نظر، حقوق مسافر به خاطر تصمیمات احتمالاً سلیقه‌ای به خطر می‌افتد. در چنین فرضی، به نظر می‌رسد که بهترین ملاک برای تشخیص تقصیر متصدی حمل، «رفتار یک انسان متعارف» است؛ به طوری که آیا متصدی حمل متعارف که در خصوص علائم ویروس‌های واگیردار، مانند ویروس کووید-۱۹، آموزش دیده است،^۱ با مشاهده مسافر مزبور در ابتدای او به ویروس مشکوک می‌شود یا خیر.

در خصوص لغو پرواز، آنچه مسلم است اینکه اگر پرواز به مناطق پرخطر تحت تاثیر مقررات ملی کشور مبدأ یا مقصد لغو گردد یا به طور کلی دولت متبوع ایرلاین یا دولت کشور مقصد، پروازها را ممنوع اعلام نماید، ایرلاین را نباید به سببی مسئول دانست که منتسب به او نبوده و از کنترل او خارج است. حتی مصوبه ۲۶۱ شورای اروپا نیز شرایط فوق‌العاده^۲ را از حکم جبران خسارت مسافران مستثنی نموده است و در شمول شرایط فوق‌العاده و نیز قواعد فورس ماژور در این مورد تردیدی نیست. لذا در این حالت، مطابق قواعد عمومی قراردادها (frustration) در حقوق کامن‌لو و قاعده انفساخ در حقوق ایران) شرکت هواپیمایی تنها باید وجه بلیط (کرایه) را به مسافر مسترد دارد.

اما مسئله آن است که همین استرداد عوض قراردادی هم در حالتی که کل پروازهای یک شرکت هواپیمایی لغو گردد (مانند شرایطی که در پی شیوع ویروس کووید-۱۹ رخ داد)، می‌تواند برای یک شرکت هواپیمایی که ممکن است از قبل کرایه‌ها را در امور هزینه‌ای و جاری خود

۱. البته کارکنان متصدی حمل هستند که آموزش‌های لازم را در این باره دریافت می‌کنند.

2. extraordinary circumstances

مصرف کرده باشد، بسیار دشوار باشد و حتی به ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی منجر شود. لذا لازم است برنامه‌ای در این خصوص از سوی سازمان هواپیمایی کشوری طراحی شود و نحوه استرداد تدریجی کرایه‌ها یا تمهید راهکار جایگزین، مانند رزرو بلیط برای همان مسیر یا مسیر مشابه در آینده را بنماید. جالب توجه است که شورای اتحادیه اروپا به دنبال لغو بسیاری از پروازها و برای جلوگیری از ایجاد فشار مضاعف بر دوش ایرلاین‌ها و نیز حمایت از حقوق مسافران، در ۲۰ مارس ۲۰۲۰ قواعد تفسیری بر مصوبه شماره ۲۶۱ تصویب نموده و ضمن تأکید بر عدم تعلق خسارت به مسافران در چنین شرایطی (ماده ۳.۴)، بر امکان مذاکره بین مسافر و ایرلاین به منظور توافق بر استرداد وجه بلیط یا دادن بلیط جایگزین^۱ در زمان میسر بودن پرواز تأکید نموده است.^۲ به دلیل سکوت این مصوبه اتحادیه اروپا در خصوص چگونگی استرداد وجه بلیط در صورت درخواست مسافر، کشورهای اروپایی خود اقدام به وضع مقررات داخلی در این خصوص نموده‌اند و غالب آنها بر دادن مهلت ۶۰ روزه (درحالی‌که به موجب مصوبه ۲۶۱ اتحادیه اروپا وجه بلیط باید در مهلت ۷ روزه به مسافر مسترد گردد)^۳ به ایرلاین برای استرداد بلیط (مگر در صورت توافق به نحو دیگر) تأکید نموده‌اند.^۴

۴. مسئولیت ناشی از عدم اتخاذ تدابیر بهداشتی و انتقال و بروس در حین پرواز

در صورتی که یک شرکت هواپیمایی تدابیر و الزامات بهداشتی یاد شده در این نوشتار را رعایت نکرده است یا علی‌رغم اتخاذ تمام تدابیر، مسافری که به بیماری واگیردار مبتلاست، وارد هواپیما شده و دیگر مسافران را مبتلا کند، آنگاه آیا دیگر مسافران می‌توانند علیه آن شرکت اقامه دعوی خسارت نمایند؟ در پروازهای بین‌المللی پاسخ این سوال را باید از درون ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ که به همان صورت در ماده متناظر آن در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ تکرار شده است، به دست آورد. به موجب این ماده، «متصدی حمل مسئول خسارات وارد در

1. rerouting

2. Interpretative Guidelines on EU passenger rights regulations in the context of the developing situation with Covid-19 (20/3/2020).

3. Section 8 of EU Flight Delay Compensation Regulation.

4. <https://www.internationallawoffice.com/Directory/Augusta-Abogados/Barcelona> last visited on 6/02/2020.

صورت فوت یا جرح یا هرگونه صدمهٔ بدنی مسافر خواهد بود، مشروط بر اینکه حادثه موجب فوت یا صدمهٔ بدنی در داخل هواپیما یا حین عملیات سوار یا پیاده شدن رخ داده باشد».

بنابراین، از نظر واضعان کنوانسیون ورشو، صرف وقوع حادثه در حین پرواز یا سوار یا پیاده شدن از هواپیما برای تحقق مسئولیت متصدی حمل کفایت می‌کند، ولو آنکه متصدی حمل مرتکب تقصیر نشده باشد؛ چراکه تعهد متصدی حمل در خصوص سالم رسانیدن مسافر به مقصد نوعی تعهد به نتیجه بوده و نیازی به اثبات تقصیر از جانب او نیست.^۱ در قضیهٔ حاضر، با توجه به اینکه انتقال ویروس از یک مسافر به مسافر دیگر، حادثه تلقی می‌شود، باید انتقال ویروس در بازه زمانی مذکور اتفاق افتد، ولو آنکه آثار آن در زمانی بعد از اتمام پرواز بروز پیدا کرده باشد. نتیجهٔ دیگری که از مادهٔ فوق حاصل می‌شود، این است که اگر انتقال ویروس زمانی قبل از سوار شدن مسافر یا بعد از پیاده شدن و به‌عنوان مثال در فرودگاه رخ دهد، مسئولیتی بر عهدهٔ متصدی حمل هوایی نخواهد بود؛ زیرا در آن هنگام او کنترلی نسبت به مسافر نداشته است و معیار مسئولیت او آن است که مسافر تحت کنترل او باشد.

بالین‌حال، حکم مندرج در ماده ۱۷، علی‌رغم صراحتی که دارد، در خصوص قضیهٔ حاضر با یک ابهام تئوری و نیز دشواری عملی همراه است: ابهام تئوری آن است که آنچه از مفهوم «حادثه» به ذهن متبادر می‌شود، حادثه‌ای است که ذاتاً از عملیات هواپیما ایجاد می‌شود و به‌بیان‌دیگر، حادثه باید به عملکرد هواپیما مربوط باشد تا مسئولیت متصدی حمل را به دنبال داشته باشد؛ از قبیل سقوط هواپیما، برخورد هواپیما به موانع سخت یا دیوار فرودگاه یا تکانه شدید هواپیما که به مسافر یا مسافران ضربه وارد نماید و سبب فوت یا جرح شود.^۲ اما انتقال ویروس در هواپیما از یک مسافر به مسافر دیگر به عملکرد هواپیما هیچ ارتباطی ندارد و این واقعه در هر جای دیگر هم ممکن است اتفاق بیفتد.

در این زمینه رویهٔ قضایی تثبیت‌شده‌ای تاکنون شکل نگرفته، اما شاید بتوان از ملاک و معیار آرای مشهوری که در موضوعات دیگر صادر شده است، استفاده و حکم قضیه را معلوم کرد. یکی از مهم‌ترین دعاوی که متضمن تعریف جدیدی از «حادثه» است، پروندهٔ ایرفرانس علیه ساکس

1. Miller, G. *Liability in International Air Transport*, The Netherlands, 1977, p. 57.

2. Leloudas, op.cit., p. 107; Goedhuis, D., *National Air Legislation and the Warsaw Convention*, Nijhoff, 1937, p. 200.

مشهور به پرونده ساکس^۱ است. در این دعوا، خواهان مسافر شرکت هواپیمایی ایرفرانس بود و درحالی‌که هواپیمای حامل وی به‌طوری عادی در حال فرود در لس‌آنجلس بود، به خاطر کاهش فشار داخل کابین هواپیما دچار ناراحتی در گوش خود شد و شنوایی یکی از گوش‌های خود را از دست داد. دیوان با ذکر اینکه حادثه مذکور در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو رخ نداده است، دعوی خواهان را رد کرد؛ با این استدلال که «حادثه» یک رویداد یا واقعه غیرمنتظره، غیر عادی و غیرمعمول است و نباید به عکس‌العمل خود مسافر مربوط بوده و در حین عملیات عادی پرواز رخ داده باشد.^۲ بر اساس این تفسیر از حادثه، انتقال ویروس از یک مسافر به مسافر دیگر در هواپیما حادثه محسوب خواهد شد؛ زیرا این امر مشکلی نبوده است که از قبل آن مسافر به مبتلا بوده و اکنون در حین پرواز عادی تشدید شده باشد، بلکه این یک اتفاق غیرمنتظره است که مسافر با توجه به ادعای شرکت هواپیمایی مبنی بر رعایت الزامات بهداشتی و کنترل مسافران از حیث ابتلا به بیماری واگیردار بدون پیش‌بینی قبلی در هواپیما رخ داده است.^۳

باوجوداین، بحث رابطه علیت همچنان باقی است؛ زیرا میان این حادثه و عملیات فنی هواپیما ارتباطی ندارد و به‌عبارت‌دیگر، رابطه سببیت میان بهره‌برداری از هواپیما و ورود خسارت نبوده، بلکه چنین رابطه‌ای میان دو مسافر هواپیما به چشم می‌خورد؛ اما نکته آن است که این حادثه در قلمرو کنترل شرکت هواپیمایی رخ داده است و آن شرکت می‌توانست با اتخاذ تدابیر بهداشتی از وقوع آن جلوگیری کند. در حقیقت، استانداردهای مربوط به بهره‌برداری از هواپیما شامل استانداردهای بهداشتی که تأمین‌کننده سلامتی مسافران است، نیز می‌شود و عدم رعایت آن که منجر به فوت یا خسارت جسمانی مسافر گردد، حادثه مورد نظر کنوانسیون محسوب می‌شود. چنین استدلالی در پرونده هاسرل علیه هواپیمایی سوئیس ایر^۴ مورد تأکید قرار گرفته

1. Saks

2. Air France v. Saks 470 U.S. 392 (1985), p. 405.

۳. جباری، منصور، **مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی**، فصلنامه پژوهش‌های حقوق تطبیقی، مدرس علوم انسانی، دوره ۱۴، تابستان ۱۳۸۹، شماره ۲، ص ۸۳؛

Dieter Schoner, "Case law digest", *Air Law Journal*, Vol 4, No. 3, 1979, P. 171.

۴. نمی‌توان ادعا کرد که انتقال ویروس در هواپیما از یک مسافر به مسافر دیگر یک امر عادی است؛ بلکه انتظار مسافران از شرکت‌های هواپیمایی کنترل این قضیه و رعایت استانداردهای بهداشتی در این خصوص است و اگر چنین اتفاقی رخ دهد، نوعی رویداد غیرمنتظره تلقی خواهد شد.

5. Husserl v. Swiss Air Transport Co. 351 F. Supp. 702 (D.C.N.Y. 1972).

است. در این پرونده که هواپیما موضوع عملیات تروریستی قرار گرفت و مجبور به فرود در صحرای عمان شد، شرکت هواپیمایی محکوم به پرداخت خسارت مسافران گردید، علی‌رغم آنکه عمده دفاع او آن بود که وقتی علت حادثه عملیات تروریستی است، ارتباطی با متصدی حمل ندارد و حادثه مورد نظر ماده ۱۷ کنوانسیون رخ نداده است.^۱ لیکن دادگاه این واقعه را حادثه مورد نظر کنوانسیون ورشو تلقی کرد؛ زیرا متصدی حمل که به طور فیزیکی کنترل هواپیما را در اختیار دارد و به آن دسترسی بیشتر دارد، باید اولین نقش را در جلوگیری از بروز حوادث ناگوار هوایی و فراهم کردن سازوکارهای دفاعی ایفا کند.

قوت استدلالی که متصدی حمل را بابت خسارت ناشی از انتقال و پرواز مسؤل می‌داند، زمانی آشکار می‌شود که در برخی دعاوی که یک مسافر به مسافری دیگر در هواپیما عمده آسیب وارد کرده، متصدی حمل مسؤل جبران خسارت شناخته شده است. از این قبیل است، پرونده والاس علیه شرکت هواپیمایی کره^۲ یا پرونده موریس علیه شرکت هواپیمایی ک.ا.ا.م.^۳ که در آن پروازها، یک مسافر موضوع تعرض جنسی از سوی مسافری دیگر قرار گرفت و دادگاه قضیه را نوعی «حادثه» بر طبق ماده ۱۷ کنوانسیون دانست.^۴ در حقیقت، وقتی که خسارتی عمده از جانب مسافری به مسافر دیگر وارد شود، درحالی که فقدان رابطه علیت میان شرکت هواپیمایی و خسارت وارده محرز است و امکان کنترل قبلی و پیشگیری هم وجود نداشته است، اما شرکت هواپیمایی مسؤل قلمداد شود، به طریق اولی وقتی خسارت از یک مسافر به مسافر دیگر به صورت انتقال و پرواز که لزوماً عمدی هم در کار نمی‌باشد، وارد می‌شود و شرکت هواپیمایی امکان کنترل قبلی و جلوگیری از آن را با اتخاذ تدابیر بهداشتی داشته است، باید مسؤل شناخته شود.

بنابراین، از مجموع استدلالات یاد شده این نتیجه به دست می‌آید که برای تحقق حادثه مد نظر کنوانسیون ورشو، نیازی نیست که رویداد به حمل و نقل هوایی یا عملیات هواپیما اختصاص داشته باشد؛ بلکه کافی است در زمان کنترل متصدی حمل هوایی رخ داده باشد؛ از این رو، شرکت

۱. جباری، منصور، پیشین، ص ۹۵.

2. Wallace v. Korean Air Lines 214 F.3d 293 (2nd Cir. 2000).

3. Morris v. KLM [2002] 2 AC 628.

۴. جباری، منصور، پیشین، ص ۹۵.

Leloudas, op. cit., p. 109.

هوایمایی مسئول خسارات وارده به مسافران در اثر انتقال بیماری واگیردار به آنها در حین پرواز است، مگر آنکه ثابت کند کلیه اقدامات و تدابیر بهداشتی لازم برای جلوگیری از انتقال ویروس را در هوایمیا به کار گرفته و احتیاطات لازم را نموده و باوجود این ویروس منتقل شده است که در این صورت وفق بند نخست ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل مسئولیتی نخواهد داشت. به این ترتیب، علی‌رغم ظاهر ماده ۱۷ که دلالت بر فرض مسئولیت متصدی حمل (مسئولیت محض) می‌کند و با توجه به ماده فوق و تفسیری که رویه قضایی کشورها از مفهوم حادثه به عمل آورده‌اند، مبنای مسئولیت متصدی حمل هوایی دست‌کم در مورد خساراتی که ذاتاً به عملیات هوایمیا مربوط نمی‌شود، به فرض تقصیر قرابت بیشتری دارد. در هر حال، بار اثبات این موضوع بر عهده متصدی حمل است و مسافر در دعوی خسارت نیازی به اثبات عدم رعایت استانداردهای مربوطه از سوی متصدی ندارد.

اما مشکل عملی در چنین دعوی آن است که باید مسافر ثابت کند ویروس در زمان پرواز یا سوار شدن و یا پیاده شدن از هوایمیا به او منتقل شده است. در حقیقت، به دلیل پنهان بودن فرایند انتقال ویروس از یک انسان به انسانی دیگر، تشخیص اینکه دقیقاً در چه زمانی ویروس به یک مسافر منتقل شده است، کار آسانی نیست و همین امر بزرگ‌ترین مانع موفقیت در چنین دعوی به شمار می‌رود. پنهان بودن علائم ابتلا به این ویروس‌ها، مانند ویروس کووید-۱۹، برای مدتی بعد از ابتلا نیز این مشکل را دوچندان کرده است. البته برای اثبات انتقال ویروس در حین پرواز کافی است خواهان ثابت کند که در پروازی که او حضور داشته، مسافر دیگری به ویروس مبتلا بوده و اینکه علائم این بیماری بعد از پرواز در او پدیدار شده است. در مقابل، ایرلاین هم می‌تواند ثابت کند که خواهان قبل از آنکه در هوایمیا سوار شود، به این ویروس مبتلا بوده، اما خود از آن خبر نداشته است. حتی اگر مسافر دیگری که مبتلا به این ویروس باشد، در هوایمیا حضور داشته است، ایرلاین مسئولیتی نخواهد داشت؛ زیرا در این صورت حادثه در حین پرواز واقع نشده است.

نتیجه‌گیری

مسئولیت مدنی ناشی از انتقال ویروس‌های واگیردار به یکی از مهم‌ترین موضوعات در حال حاضر تبدیل شده که ویروس کووید-۱۹ خسارات سنگینی را بر جامعه بشری وارد کرده است. یکی از اشخاصی که در تیررس این مسئولیت قرار دارند و البته تأثیر منفی گسترده‌ای در انتقال ویروس‌ها بر جای گذارده‌اند، شرکت‌های هواپیمایی هستند که به واسطه سرعت هواپیما به آسانی می‌توانند یک منطقه کاملاً پاک را با جابجایی مسافر مبتلا به ویروس، آلوده کنند. لذا نهادهای بین‌المللی مقررات و استانداردهای مفصلی برای نحوه انجام حمل و نقل هوایی مسافران وضع نموده و شرکت‌های هواپیمایی را ملزم به رعایت آنها دانسته‌اند که به صورت مختصر استانداردهای مزبور در این نوشتار مورد اشاره قرار گرفت. این الزامات که بازرسی بدنی مسافران، تعبیه فیلترهای مناسب تهویه هوا در کابین و ... را شامل می‌شود، در شدیدترین حالت به محروم شدن مسافر از سوار شدن در هواپیما و حتی لغو پروازها منجر می‌شود؛ امری که مسئولیت ایرلاین را در مقابل مسافران محروم شده از پرواز پیچیده ساخته است.

برآیند این نوشتار این بود که قوانین و مقررات حمایت از حقوق مسافر که در کشورهای مختلف به اجرا درآمده است، در فروض ممانعت از سفر یا لغو پرواز ناشی از اتخاذ تدابیر بهداشتی مربوط به ویروس‌های واگیردار قابلیت اجرایی ندارد و نه تنها شرکت‌های هواپیمایی مسئولیتی به جبران خسارت مسافران ندارند، بلکه حتی برای استرداد وجه بلیط به مسافران در صورت لغو پرواز، باید مهلت یا تخفیف لازم برای شرکت هواپیمایی در نظر گرفته شود. با توجه به خلأ قانونی در این باره در کشور ما، شورای عالی هواپیمایی کشوری باید به تأسی از کشورهای اروپایی مصوبه‌ای به این مضمون وضع و چگونگی استرداد وجه به مسافران یا راهکارهای جایگزین دیگر را به صورت عادلانه پیش‌بینی نماید.

در مقابل، اگر تدابیر بهداشتی به‌درستی از سوی شرکت هواپیمایی رعایت نشود و به واسطه وجود یک مسافر مبتلا به بیماری واگیردار در هواپیما، مسافران دیگر هم به آن بیماری دچار شوند، شرکت هواپیمایی ملزم به جبران خسارت ناشی از فوت یا بیماری مسافر خواهد بود. این رهیافتی است که از طریق تفسیر صحیح مفهوم «حادثه» در حین حمل هوایی مندرج در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ به‌دست‌آمده است. بر طبق این تفسیر که تقریباً رویه قضایی غالب

کشورها را تشکیل می‌دهد، حادثهٔ مدنظر واضعان کنوانسیون، رویدادی نیست که لزوماً با عملیات فنی هواپیما ارتباط داشته باشد و به بیان دیگر در زمرهٔ خطرات ذاتی هوانوردی به شمار رود؛ بلکه هر رویداد غیرمعمول و غیرمنتظره‌ای که به عکس‌العمل داخلی خود مسافر مربوط نباشد و در تحت کنترل متصدی حمل هوایی رخ داده باشد، «حادثه» به شمار می‌رود و مسئولیت متصدی حمل را در صورت فوت یا جرح به بار می‌آورد.

باین‌حال، پنهان بودن علائم برخی از بیماری‌های واگیردار، مانند ویروس کووید-۱۹، ممکن است موانع متعددی بر سر راه یک دعوای موفقیت‌آمیز علیه متصدی حمل ایجاد کند؛ زیرا اگر متصدی حمل ثابت کند که او تمام استانداردهای بهداشتی را رعایت کرده و به دلیل پنهانی بودن علائم ویروس در مسافر مبتلا، نه تنها بلکه هیچ متصدی محتاط دیگری هم قدرت تشخیص مبتلا بودن را نداشته است، به موجب ماده ۲۰ بند نخست کنوانسیون ورشو از اسباب معافیت از مسئولیت خواهد بود. همچنین ممکن است مسافر نتواند ثابت کند که ویروس در زمان حضور او در پرواز یا هنگام سوار یا پیاده شدن از هواپیما به او انتقال یافته است و به‌این ترتیب، شرط بروز حادثه در فاصله زمانی مندرج در ماده ۱۷ کنوانسیون محرز نگردد.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. جباری، منصور، *حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی*، انتشارات میزان، چاپ نخست، ۱۳۹۰.
۲. کاظمی، حمید، *مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق تطبیقی*، انتشارات خرسندی، چاپ اول، ۱۳۹۴.

مقاله

۳. اشراقی آرانی، مجتبی و میلاد صادقی، *حقوق هوایی، تاملی در مفهوم و اوصاف*، فصلنامه تحقیقات حقوقی، بهار ۱۳۹۷، شماره ۸۱.
۴. جباری، منصور، *مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی*، فصلنامه پژوهش‌های حقوق تطبیقی، مدرس علوم انسانی، دوره ۱۴، تابستان ۱۳۸۹، شماره ۲.
۵. سید مرتضی حسینی، راحله و دیگران، *نظام حمایتی اقتصادی از مسافران در حمل و نقل هوایی در فرض تاخیر و لغو*، پژوهشنامه صنعت حمل و نقل، دوره ۴، ۱۳۹۵، شماره ۱۳.
۶. صادقی مقدم، محمدحسن و مجتبی اشراقی آرانی، *تحلیل انتقادی قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی ۱۳۹۱*، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، بهار ۱۳۹۲، شماره ۶۱.

ب) منابع انگلیسی

Books

7. Leloudas, George, *Risk and Liability in Air Law*, Informa, London, 2009.
8. Doganis, Rigas, *Flying off Course: the economics of International airlines*, third edition, Routledge, London, 2012.
9. Goedhuis, D., *National Air Legislation and the Warsaw Convention*, Nijhoff, 1937.
10. Miller, G. *Liability in International Air Transport*, The Netherlands, 1977.

Articles

11. Dieter Schoner, «Case law digest», Air Law Journal, Vol 4, No. 3, 1979.

Regulations

12. Interpretative Guidelines on EU passenger rights regulations in the context of the developing situation with Covid-19 (20/3/2020).
13. Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights.

Internet Sources

14. [https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/naming-the-coronavirus-disease-\(covid-2019\)-and-the-virus-that-causes-it](https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/naming-the-coronavirus-disease-(covid-2019)-and-the-virus-that-causes-it).
15. <https://www.internationallawoffice.com/Directory/Augusta-Abogados/Barcelona>.

Cases

16. Air France v. Saks 470 U.S. 392 (1985).
17. Husserl v. Swiss Air Transport Co. 351 F. Supp. 702, D.C.N.Y. (1972).
18. Wallace v. Korean Air Lines 214 F.3d 293, 2nd Cir. (2000).
19. Morris v. KLM, 2 AC 628, (2002).