



# مذمت حقوق

دوره ۵ - شماره ۱۰ - بهار ۱۴۰۱

شماره چاپی: ۱۸۴۱ - ۳۷۸۳  
شماره الکترونیکی: ۱۹۲۲ - ۳۷۸۳

- مسئولیت مدنی کارشناس رسمی دادگستری در حقوق ایران و فرانسه با تاکید بر رویه قضایی حسن بادینی، سپیده راضی، محمد مهدی پور
- همدلی‌های سعدی شیرازی با آموزه‌های حقوق عمومی مدرن مجید نجارزاده هنجنی
- حمایت کیفری از حق بر محیط‌زیست شیما نادری، مجید مطلبی
- تبیین نقش جامعه مدنی در تحقق حقوق شهروندی فرزانه دشتی، عبدالکریم شاحیدر
- آثار افزایش سرمایه شرکت‌های سهامی در حقوق ایران و آمریکا افشین مجاهد
- چالش‌های قضایی مقابله با جرایم زیست محیطی در حقوق کیفری ایران اسماعیل کشکولیان، عباس شیخ الاسلامی
- رویکرد حقوق هوایی بین‌المللی نسبت به مسئولیت ناشی از نشر ویروس کرونا در حمل و نقل هوایی یگانه سادات صفوی
- آثار قراردادهای دولتی در حقوق ایران و انگلستان محمدرضا پورپور
- میانجیگری، نظام عدالت مشارکتی، نسل سوم نظام عدالت کیفری و حقوق اطراف دعوا صادق فتیلی، سید محمد صالحی
- ارزش و اعتبار نظریه کارشناسی در حقوق ایران و فرانسه سید جعفر هاشمی باجگانی، میثم سبحانی
- رویکرد سیاستگذاری‌های زیست محیطی در کاهش مخاطرات؛ راهبردها و رهیافت‌ها زهرا طلیعه علیا، داوود خرم دل
- قواعد فقهی کارا در مسئولیت اتلاف عمر اشخاص حمید سلیمانی، رحیمه عباسی بناری
- نقش نهادهای سازمان ملل متحد در پیشگیری از آلودگی‌های محیط زیستی ناشی از پسماندها به منزله امنیت زیست جهانی رستم علی اکبری، سید مهدی موسوی
- مبانی تصحیح قراردادهای غیرمعمود با تمسک به اطلاقات و عمومات شرعی سید علیرضا امین
- فناوری‌های نوین باروری-زیستی و حقوق کودک؛ درآمدی بر آینده کودکی در ایران مریم شعبان
- آسیب شناسی کیفرگذاری موجود در جرایم خانوادگی موضوع کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (تعزیرات) مصوب ۱۳۷۵؛ از تبیین آسیب‌ها تا ارائه راهکارها مهدی مقفری اناری، محمد امینی زاده، علی عارفی مسکونی
- مجرای اصل صحت در معاملات با تاکید بر امکان جریان آن در شبهات حکمیة مانده چینی ساز، امید محمدی، قاسم شعبانی
- پیرامون نظریه بطلان تحقیقات مقدماتی در فرآیند دادرسی کیفری ایران (با توجه به قانون آئین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲/۱۲/۰۴) مسعود فدائی دهچشمه، امیر سلیمانی، حمیرا طاهری
- تأملی بر قانون حاکم بر تعهدات قراردادی عقد بیمه در ایران و ایالات متحده آمریکا فرزاد گرمی کلمتی، حامد بابانی
- بررسی تأسیس بیلمنت در نظام حقوقی انگلستان، ایالات متحده آمریکا و تطبیق آن با نهاد امانت در حقوق ایران نسترن ارزانیان، مهساسادات نبوی
- معیار تفکیک جرم آدم‌ربایی از جرایم مشابه در نظام کیفری ایران احمدرضا امتحانی، جواد نادری عوج بغزی، علی پاپدارفرد
- درآمدی بر اصول و موانع استرداد مجرمین در حقوق بین الملل رضا علی پناه
- آثار کرونا بر عدالت کیفری اطفال و نوجوانان با نگاهی به حقوق ایالات متحده آمریکا پیمان دولتخواه پاشاکی
- جلوه‌های تغییر در سیاست کیفری افتراقی جرائم نیروهای مسلح ایران و ایالات متحده آمریکا با روش کیفرزدانی و جرم زدایی پاسر شاکری، علیرضا صالحی، غلامحسین رضایی



## International Aviation Law Approach to Liability for Corona Virus Transmission in Aviation

## رویکرد حقوق هوایی بین‌المللی نسبت به مسئولیت ناشی از نشر ویروس کرونا در حمل و نقل هوایی

Yeganeh Sadat Safavi

Master of International Law, Faculty of Law, Islamic Azad  
University, West Tehran Branch, Tehran, Iran

یگانه سادات صفوی

کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران  
غرب، تهران، ایران

safavi.mess93@gmail.com

### Abstract

Emergence of corona pandemics around the world, regardless of the economic hardships that plague airlines and carriers And aviation, paved the way for the formation of examples of international responsibility for the spread of the virus through There were also flights and air transport, Therefore, in this research, which has been prepared and adjusted by descriptive-analytical method We are looking for an answer to this key question, which is basically international aviation law and laws and regulations and documents As well as domestic regulations, what is the approach to imposing liability on airlines through broadcasting They have the corona virus. Can airlines From a civil point of view and following the theory of fault and finding the causal relationship between the behavior of airlines and loss of life Injuries to passengers due to unintentional spread of the virus due to negligence in compliance with protocols, violation of orders And the recommendations of the World Health Organization and ICAO, held responsible for violations of health principles and the like. Also the results showed that in some cases, in terms of criminal law, according to the principles governing criminal responsibility of individuals legally, airlines can be held responsible for the spread of the corona virus and the loss of life.

**Keywords:** Aviation Law, Airlines, Civil Liability, Corona Virus, Aviation.

### چکیده

ظهور و بروز پاندمی کرونا در سراسر جهان، فارغ از مصایب اقتصادی کلان که به شرکت‌های هواپیمایی و حمل و نقل هوایی وارد نمود، زمینه‌ساز شکل‌گیری مصادیقی از مسئولیت بین‌المللی پیرامون نشر ویروس به واسطه پروازها و حمل و نقل هوایی نیز گردید، لذا در این پژوهش که به روش توصیفی - تحلیلی تهیه و تنظیم شده است به دنبال پاسخ برای این پرسش اصلی هستیم که اساساً حقوق هوایی بین‌المللی، قوانین، مقررات، اسناد و همین‌طور مقررات داخلی چه رویکردی نسبت به تحمیل مسئولیت به شرکت‌های هواپیمایی به واسطه نشر ویروس کرونا دارند. یافته‌ها و نتایج تحقیق در این خصوص بیانگر این است که با استفاده از اسناد و مقررات بین‌المللی نظیر کنوانسیون ورشو، مونترال، گواتمالا و نظایر آن‌ها و تطبیق وضعیت خسارات جانی مسافران به واسطه کرونا با این مقررات و همین‌طور مقررات داخلی نظیر قانون مسئولیت مدنی، می‌توان شرکت‌های هواپیمایی را از نظر مدنی و پیرو نظریه تقصیر و احراز رابطه سببیت میان رفتار شرکت‌های هواپیمایی و خسارات جانی وارده به مسافران، به واسطه نشر غیرعامدانه ویروس ناشی از سهل‌انگاری در رعایت پروتکل‌ها، نقض دستورات و توصیه‌نامه‌های سازمان بهداشت جهانی و ایکانو، تخلف از اصول بهداشتی و نظایر آن مسئول تلقی کرد. همچنین نتایج پژوهش نشان داد که در برخی فروض از لحاظ کیفری نیز طبق اصول حاکم بر مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی، می‌توان شرکت‌های هواپیمایی را به دلیل نشر ویروس کرونا و بروز خسارات جانی مسئول قلمداد نمود.

**واژگان کلیدی:** حقوق هوایی، شرکت‌های هواپیمایی، مسئولیت مدنی، ویروس کرونا، حمل و نقل هوایی.

Received: 2022/01/17 - Review: 2022/05/06 - Accepted: 2022/06/21

دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۱/۱۷ - بازنگری مقاله: ۱۴۰۱/۰۵/۰۶ - پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۶/۲۱

ارجاع:

صفوی، یگانه سادات؛ (۱۴۰۱)، رویکرد حقوق هوایی بین‌المللی نسبت به مسئولیت ناشی از نشر ویروس کرونا در حمل‌ونقل هوایی، تمدن حقوقی، شماره ۱۰.

Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author (s) , with publication rights granted to Legal Civilization. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>) , which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



CC BY-NC-SA



## ۱- مفهوم پاندمی و ویروس کرونا ۱۹

براساس تعریف سازمان بهداشت جهانی، پاندمی به معنای شیوع یک بیماری جدید در سراسر جهان است. همین‌طور از نظر لغوی، پاندمی به حالتی از همه‌گیری بیماری گفته می‌شود که از مرز چند قاره فراتر رفته باشد. در لغت فارسی به آن دنیاگیری اطلاق شده است. در طول چند ماه اخیر و به دلیل شیوع جهانی کرونا، اصطلاحاتی همچون پاندمی، همه‌گیری و فراگیری جهانی بسیار شنیده می‌شود. با این حال هنوز هم عده بسیاری از افراد با معنی این لغات آشنایی ندارند و صرفاً آن‌ها را به شیوع یک بیماری نسبت می‌دهند. پاندمی به معنای شیوع یک بیماری جدید و ناشناخته در یک منطقه بزرگ و فراگیری آن در حجمی گسترده در سراسر جهان است که در تعریف آن اختلاف‌نظرهایی مربوط به شناخته یا ناشناخته بودن، مدت زمان شیوع و شدت آن در بین متخصصان و دانشمندان به چشم می‌خورد. از سوی دیگر اصطلاح پاندمی در میان عموم مردم برای توصیف موارد مربوط به سلامتی که افراد زیادی را درگیر می‌کند (همچون استعمال دخانیات، چاقی، دیابت و حوادث رانندگی) نیز به کار می‌رود، اما این مشکلات به دلیل غیرواگیر بودن در دسته‌بندی بیماری‌های فراگیر قرار نمی‌گیرند.

پاندمی، برخلاف اپیدمی که شیوع یک بیماری در یک جامعه یا منطقه در مدت زمان مشخص است، می‌تواند براساس موقعیت بیماری، میزان مواجهه جمعیت با آن و موارد دیگر را به نحو متفاوت و گسترده‌ای رقم بزند. این نوع از بیماری یک بیماری همه‌گیر است که از مرزهای بین‌المللی می‌گذرد و

شمار بسیاری از مردم را گرفتار می‌کند. بیماری‌های همه‌گیر جهانی می‌توانند ارگانسیم‌های مهم کشاورزی یا موجودات دیگر پدید آیند. بیماری‌ای دنیاگیری به شمار می‌آید که خاستگاه عفونی داشته باشد (Dumar, 2009, 122).

در اواخر دسامبر سال ۲۰۱۹ یک مورد پنومونی ناشناس در شهر ووهان استان هوئی در چین گزارش شد که مشخصات بالینی آن بسیار شبیه به پنومونی ویروسی بود. سازمان بهداشت جهانی<sup>۱</sup> این ویروس را «کووید۱۹»<sup>۲</sup> و کمیته بین‌المللی طبقه‌بندی ویروس‌ها<sup>۳</sup> آن را «سارس کوو۲»<sup>۴</sup> نام‌گذاری کرد. واژه «کروناویروس» از کلمه زبان لاتین<sup>۵</sup> یا کلمه یونانی<sup>۶</sup> به معنی تاج یا هاله گرفته شده است. این واژه به مشخصه ظاهری ویروس‌ها (شکل عفونی ویروس) که در زیر میکروسکوپ الکترونیکی دیده می‌شود، اشاره دارد که حاشیه‌ای از سطح بزرگ و پیازدار داشته و یادآور تصویری از یک تاج سلطنتی یا تاج خورشیدی است، از این رو کروناویروس را ویروس تاجدار نیز می‌نامند.

این ویروس متعلق به خانواده بتاکروناویروس‌ها است که در طبیعت رایج بوده و مانند سایر ویروس‌ها، میزبان‌های طبیعی بالقوه زیادی دارد که به صورت میزبان واسط یا میزبان نهایی عمل می‌کنند. این موضوع چالش‌های بزرگی برای پیشگیری و درمان کووید۱۹ ایجاد می‌کند. آنالیز ژنومی اولیه این ویروس، همولوژی آن را به کروناویروس سارس خفاش<sup>۷</sup> تأیید کرد. از این رو این فرضیه مطرح شد که احتمالاً کووید۱۹ از خفاش به انسان سرایت کرده است (گنجی و همکاران، ۸، ۱۳۹۹).

تنوع ژنتیکی فراوان و نوترکیبی مکرر ویروس کرونا، انتقال بین‌گونه‌ای آن را افزایش داده است. میزبان طبیعی این ویروس خفاش است و پنگولین‌ها و مارها نقش میزبان واسط را ایفا می‌کنند. اولین انتقال از طریق مصرف میزبان‌های طبیعی و واسط صورت گرفت. تماس مستقیم و قطرات تنفسی، شایع‌ترین راه انتقال این ویروس در جامعه است. دوره نهفتگی آن به‌طور متوسط سه روز (با محدوده صفر تا بیست و چهار روز) و متوسط زمان شروع اولین علامت تا مرگ چهارده روز است. نهایتاً باید گفت که شیوع کرونا در سال ۲۰۱۹ یک بیماری همه‌گیر ویروسی است که در حال حاضر ادامه دارد. این یک بیماری جدید است

1- WHO

2- COVID-19

3- International Committee on Taxonomy of Viruses (ICTV)

4- SARS-CoV-2

5- Corona

6- Κορώνη

7- SARSr-CoV-RaTG13

که توسط ویروس کرونا شناخته نشده‌ای به نام سارس کوو ۲ ایجاد شده است. میزان عفونت، میزان مرگ و میر و سایر آمارها هنوز در حال رشد هستند.

## ۲- تاریخچه تحمیل مسئولیت ناشی از خسارت جانی مسافری به شرکت‌های هواپیمایی

پیرامون مسئله جبران خسارت در این زمینه سه منبع کلی موجود است: اولین منبع قوانین عام است که جبران خسارت، مجازات و سایر مسئولیت‌ها را در خود پیش‌بینی نموده است. مثل قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی، قانون جزا. منبع دوم کنوانسیون ورشو می‌باشد، این کنوانسیون به منظور یکسان کردن مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ به وجود آمده و علاوه بر متن اصلی، دارای ملحقاتی نیز می‌باشد: پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه ناظر به اصلاح کنوانسیون ورشو، کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا. بنا بر ماده واحده<sup>۸</sup> قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب ۱۳۶۴ باید کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه در ایران نیز اجرا شود (وطن‌دوست، ۶۵، ۱۳۹۷). مهم‌ترین منبع در رسیدگی به خسارت ناشی از سوانح هوایی در قبال «مسافری» این منبع قانونی است. منبع مرتبط سوم در این زمینه کنوانسیون مونترال است. این کنوانسیون اگرچه سند موخر بین‌المللی در این زمینه است اما به دلیل آن که ایران بدان نپیوسته است در ایران لازم‌الاتباع نیست (اسماعیلی، ۲، ۱۳۹۸). سیستم ورشو سال‌های متمادی در بیشتر کشورهای دنیا، در پروازهای داخلی و بین‌المللی اجرا گردید و به موجب مجوزی که کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ داده بود، متصدیان ملزم به رعایت سقف پرداخت خسارت مذکور در کنوانسیون نبودند و می‌توانستند سقف بیشتری را بپذیرند و برخی از کشورها مانند ژاپن و آمریکا سقف بیشتری را برای جبران خسارت در نظر گرفتند. ایران نیز تا سال ۱۳۵۴ شمسی (۱۹۷۴ میلادی) به هیچ‌کدام از اسناد سیستم ورشو نپیوست و همان سیستم قانون مدنی و تجارت در مورد متصدیان حمل نیز رعایت می‌گردید. ولی از آنجاکه هیچ‌کدام از این قوانین به‌هیچ‌وجه جوابگوی مقررات ویژه حمل و نقل و پیشرفته صورت گرفته در این زمینه نبود، در این سال به موجب ماده واحده‌ای خصوصی ایران به کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل الحاقی آن در ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون گوادالاخارا و پروتکل گواتمالا پیوست و تنها در

۸- ماده واحده: مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن در لاهه به امضاء رسیده است موضوع مصوب ۱۳۵۴ است.

پروازهای بین‌المللی این مقررات اعمال گردید. در سال ۱۳۶۴ نیز خلأ قانونی در مورد مسئولیت متصدی در پروازهای داخلی احساس شد و به موجب ماده واحده مجلس شورای اسلامی کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه در پروازهای داخلی نیز مورد عمل قرار گرفت (باقریان، ۹۸، ۱۳۹۱)، ولی در عمل به نظر برخی مسئولان و دادرسان گویا این قانون که به تصویب مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان رسیده و در حکم قانون داخلی به شمار می‌آید، وجود خارجی نداشته و هنوز به برخی قوانین دیگر استناد می‌شود (Diederiks, 2001: 11).

سرانجام وجود قواعد و مقررات مختلف در زمینه حمل‌ونقل هوایی که شبکه پیچیده‌ای از تعارضات قوانین را موجب می‌شد، سازمان بین‌المللی هوایی کشوری (ایکائو) را به این نتیجه رساند که کنوانسیون ورشو که جهت یکنواخت کردن و یکسان‌سازی مقررات بین‌المللی، تصویب شده بود، از این هدف بنیادین دور شده است، بنابراین در ۲۸ مه ۱۹۹۹ کنوانسیون «راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی» را در شهر مونترال کانادا به تصویب رساند.

### ۳- قوانین، اسناد و توصیه‌های بین‌المللی

در ادامه به تطبیق شرایط مندرج در قوانین، اسناد و توصیه‌های بین‌المللی با نشر ویروس کرونا در حمل‌ونقل هوایی و امکان تحمیل مسئولیت مدنی به شرکت‌های هواپیمایی خواهیم پرداخت.

#### ۳-۱- کنوانسیون ورشو

نخستین کنفرانس بین‌المللی در حوزه حقوق حمل‌ونقل هوایی در سال ۱۹۲۵ در پاریس فرانسه تشکیل گردید. در این جلسه نمایندگان نظام‌های حقوقی کامن‌لا و سیویل‌لا حاضر شده بودند و اصولاً دول اروپایی در همین کنفرانس بین‌المللی بود که کمیته متخصصان فنی و حقوقی معروف به «سیتیجا»<sup>۹</sup> را تأسیس کردند. براساس این توافق و کنفرانس، کمیته سیتیجا مسئول مطالعه، تحقیق و تهیه پیش‌نویس مبانی حقوق هوایی خصوصی، به‌ویژه حل‌وفصل جنبه‌های مختلف مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی گردید (موسوی‌ها، ۶۲، ۱۳۸۱). دول اروپایی در این اجلاس مزیت‌های فنی و اقتصادی یکنواخت نمودن بعضی اصول حاکم بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی در حوزه حقوق فراملی را به منظور توسعه‌دادن بیشتر صنعت حمل‌ونقل هوایی به رسمیت شناختند. لازم به ذکر است که کنوانسیون ورشو توانست

از یک سو، منافع اقتصادی مشتری اعم از مسافر و فرستنده بار و همین طور متصدی حمل و نقل هوایی را لحاظ نماید و از سوی دیگر، قواعد حقوق کامن لا و سیویل لا را در خصوص مسئولیت یکنواخت سازد. نهایتاً این توافق بین المللی توانست در عرصه بین المللی موفق شود، به نحوی که دولت های امضاء کننده و موافق، مفاد آن را برای بیش از هشتاد سال اجرا نمایند (مردانی، ۳۴، ۱۳۹۵)، بدین ترتیب، مسافر می داند که هر جا و هر زمانی که پرواز کند، مقررات هماهنگی در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل وجود دارد. در مقابل، متصدی حمل نیز از میزان مسئولیت خود آگاه است و می تواند ترتیبی اتخاذ کند که مسافران و محموله خود را در مقابل خسارت های احتمالی بیمه نماید (Vershoor, 2003, 87). البته کنوانسیون ورشو، با توجه به شرایط بین المللی، در چند دوره اصلاح شد.

ماده هفده کنوانسیون مذکور، از جمله مهم ترین مواد این کنوانسیون به شمار می رود که توسط سیستم قضایی کشورهای حاضر در این کنوانسیون در طول بیش از هشت دهه به چالش کشیده شده و توسط دادگاه ها و همین طور رویه قضایی با تفسیرهای متفاوت روبه رو گردیده است (مقیمی فر، ۲۹، ۱۳۹۵). ماده هفده کنوانسیون مقرر داشته است: «متصدی حمل و نقل مسئولیت خساراتی را بر عهده دارد که منجر به مرگ یا جرح یا هرگونه آسیب بدنی مسافران گردد، به شرطی که این حوادث که منجر به بروز خسارت شده است در هواپیما یا در حال عملیات پیاده و یا سوارشدن مسافران صورت پذیرفته باشد.» (باقریان، ۶۶، ۱۳۹۱). تنظیم کنندگان متن کنوانسیون برای محقق شدن مسئولیت به چند مورد کلیدی اشاره داشته اند، از جمله اینکه شرکت هواپیمایی در زمانی مسئولیت خواهد داشت که مسافر فوت کرده و یا آسیب بدنی ببیند. در خصوص فوت چالش و یا بحث خاصی نیست، اما در مورد آسیب بدنی، چالش جدی در رویه قضایی و تفسیر نظریه پردازان و حقوق دانان در حوزه حقوق هواپیمایی به وجود آمده است (حجتی، ۹۳، ۱۳۸۲).

در ادامه باید گفت که براساس ماده هفده کنوانسیون ورشو، خسارت و ضرر وارده باید در پی حادثه ای صورت پذیرفته باشد که قابل جبران است و لذا اگر خسارت و ضرری بدون بروز حادثه ایجاد گردد، دادگاه نخواهد توانست که با استناد به مفاد کنوانسیون ورشو مسئولیت شرکت هواپیمایی را احراز و مشخص کند. این چالش در موقعی مشخص می شود که متأسفانه مفاد کنوانسیون ورشو، تعریفی از سانحه ارائه نکرده است، اما به هر صورت در رویه قضایی برخی از کشورهای حوزه حقوق کامن لا نظیر امریکا، مفهومی از سانحه بیان گردیده است که رویه قضایی حاکم بر دادگاه های برخی از کشورها مانند انگلستان و فرانسه نیز همین تعریف را مورد پذیرش قرار داده اند (کریمی، ۶۶، ۱۳۹۰).

با این حال، دادگاه‌ها و اصولاً رویه قضایی در تفسیر مضیق و یا موسع مفهومی نظیر سانحه یا حادثه اختیار خواهند داشت، اصولاً دو تفسیر موسع و مضیق در فرایند رسیدگی قضایی وجود دارد، اولین تفسیر، یک تفسیر مضیق از سانحه هوایی است که آن را مخصوص به خطرات ذاتی هواپیما می‌داند، لذا شمول خسارت ایجاد شده طبق این تفسیر، محدود به سوانح و حوادثی خواهد شد که مربوط به خود هواپیما بوده باشد، اما در نوع دوم تفسیر، یعنی در تفسیر موسع، چنین بیان شده است که اصولاً هر واقعه‌ای و رخدادی که خارج از مسافر و غیرقابل انتظار و پیش‌بینی صورت گیرد، به‌عنوان سانحه و حادثه هوایی محسوب خواهد شد و حوادثی که ارتباط با هواپیما ندارند اما سبب بروز خسارت شوند نیز سانحه و حادثه محسوب خواهند شد (مقیمی فر، ۷۷، ۱۳۹۵).<sup>۱۰</sup>

براساس قانون مدنی و قانون تجارت، اصولاً همین که خسارت و ضرری به واسطه تقصیر خواننده وارد گردد، جبران خسارت نیز باید انجام شود و همین که اثبات گردد که مسافر یا مسافرین در بروز خسارت و ضرر تأثیر نداشته و تقصیر شرکت هواپیمایی اثبات گردد، جبران خسارت قطعی خواهد شد، لذا زمانی که عقد بین شرکت هواپیمایی با مسافر منعقد شود و در زمان اجرایی شدن توافق به مسافر یا مسافرین خسارت و ضرری وارد گردد، شرکت هواپیمایی موظف به جبران خسارت خواهد شد، حال یا خسارت بر اثر وقوع سانحه‌ای بوده باشد که مربوط به خطر ذاتی هواپیما بوده و یا خسارت و ضرر بدون وقوع سانحه و حادثه به واسطه تقصیر یکی از خدمه پروازی صورت گرفته باشد (زارع و مردانی، ۱۰۹، ۱۳۹۶).

### ۲-۳- پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱

میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی مقرر در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه پاسخ‌گوی اهداف کشورهای پیشرفته نبود، آن‌ها که قصد جذب مسافر بیشتر توسط متصدیان حمل‌ونقل هوایی را داشتند، در صدد افزایش میزان مسئولیت متصدی حمل برآمدند. خواست این کشورها در پروتکل گواتمالا تحقق یافت. مطابق این پروتکل، مسئولیت شرکت هوایی در مورد حمل مسافر محدود به مبلغ یک میلیون و پانصد هزار فرانک، برای مجموع دعاوی مربوط به جبران خسارت حاصله از فوت یا آسیب بدنی برای هر مسافر است.<sup>۱۱</sup> هدف از این پروتکل افزایش مسئولیت مؤسسه حمل‌ونقل در مقابل مسافر به یک و نیم میلیون فرانک فرانسه و افزایش

۱۰- به نظر می‌رسد با این استدلال و تفسیر نشر ویروس کرونا ذیل مفهوم سانحه تلقی خواهد شد.

۱۱- بند الف ماده ۸.



اتوماتیک در مراحل بعدی است. برای اجرای این پروتکل تصویب پنج کشوری که حداقل چهل درصد از ترافیک هوایی جهان را در دست دارند الزامی است. به مفهوم دیگر اینکه امریکا باید این پروتکل را تصویب کند تا پروتکل جنبه قانونی به خود بگیرد، ولی از آنجا که مفاد آن مورد تأیید امریکا نمی‌باشد، به نظر می‌رسد که هیچ وقت این پروتکل به مرحله تصویب و اجرا نرسد (حاتم پور، ۱۱۳، ۱۳۹۲).

### ۳-۳- موافقت‌نامه مونترال

امریکا از ابتدا با تغییراتی که پروتکل لاهه در کنوانسیون ورشو ایجاد کرد موافق نبود. میزان مسئولیت متصدی حمل مطابق کنوانسیون ورشو برای هر مسافر یکصد و بیست و پنج هزار فرانک بود که برابر با هشت هزار و سیصد دلار امریکا بود. با دو برابر شدن میزان مسئولیت متصدی در پروتکل لاهه، این میزان به شانزده هزار و ششصد دلار افزایش یافت (موسوی‌زاده، ۸۷، ۱۳۹۵). به علت تورم بعد از جنگ جهانی دوم، قدرت خرید در امریکا کاهش یافته بود و افزایش در میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل از هشت هزار و سیصد دلار امریکا به شانزده هزار و ششصد دلار امریکا، به نسبت هزینه‌های مرافعات، حق‌الزحمه و کلا و استانداردهای داخلی جبران خسارت در امریکا، کم بود (جباری، ۶، ۱۳۸۸). به‌هرحال، دولت امریکا تصمیم گرفت با اخطار مورخ ۱۵ دسامبر ۱۹۶۵ خروج از کنوانسیون ورشو را اعلام نماید (Barta, 12, 2003). این موافقت‌نامه به اصلاح مجدد کنوانسیون ورشو که بیش از این در سال ۱۹۵۵ در لاهه اصلاح شده بود، همت گماشته است. در سال ۱۹۹۹ کنوانسیون مونترال با تغییراتی مواجه شد، مطابق بند اول ماده ۲۱ این کنوانسیون متصدیان حمل و نقل از درج شرط عدم مسئولیت یا محدود کردن مسئولیت خویش در قبال خسارات ناشی از فوت یا صدمه بدنی منع گردیدند.<sup>۱۲</sup>

### ۳-۴- کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱

کنوانسیون گوادالاخارا با پنج امضاء لازم‌الاجرا شد، در سال ۱۹۶۴ بود که این کنوانسیون لازم‌الاجرا شده و در سال ۱۹۹۳ بود که شصت و هفت دولت به این کنوانسیون ملحق شدند. هدف انحصاری کنوانسیون گوادالاخارا، توسعه کاربرد سیستم ورشو نسبت به متصدی واقعی و علاوه بر آن متصدی قراردادی در مواردی که کل عملیات پرواز بین این دو تقسیم می‌شود.<sup>۱۳</sup> در مفاد کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه تنها به

۱۲- بند ۲ ماده ۲۲.

13- Hettiarachchi, Lasantha The Profound Subtleties of the Warsaw Private International Air Law Regime, Institute of Air and Space Law, Faculty of Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada, 1992, 12.

متصدی قراردادی اشاره شده است و در مورد متصدی که هیچ رابطه قراردادی مستقیمی با مسافر ندارد، ساکت است. حال آن که کنوانسیون گودالاکساربا به منظور اصلاح و رفع این عیب برگزار شد (Ezequiel, 44, 2002). اگرچه میزان مسئولیت موجود در کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۵۵ در پروتکل لاهه مورد تردید قرار گرفت و دیدگاه‌های مخالف زیادی نسبت به این میزان از مسئولیت به وجود آمد و نمایندگان حاضر سعی کردند با هر وسیله در دسترس، این میزان را کنار بگذارند، به‌خصوص با اتهام سوءرفتار عمدی در چهارچوب ماده ۲۵ یا با استفاده از کاستی‌های فنی در بلیط به منظور شکستن این محدودیت‌ها امریکا قصد خود را در محکومیت کنوانسیون ورشو اعلام کرد، به دنبال این موضوع، شورای ایکنو تصمیم گرفت به منظور هم‌فکری بین‌المللی نشست فوق‌العاده‌ای را در مورد محدودیت مسئولیت در برابر مسافران تحت کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه برگزار کند، اما امریکا با فرستادن یک نامه دیپلماتیک در سال ۱۹۶۵، تهدید به خروج از کنوانسیون کرد، چراکه این دولت از ابتدا با تغییرات صورت گرفته در میزان محدودیت مسئولیت در کنوانسیون مخالف بود و از آنجا که براساس بند ۲ ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو اختاریه خروج شش ماه بعد از اعلان نافذ می‌گردد، در سال ۱۹۶۶ یعنی دو روز قبل از نافذ شدن اختاریه امریکا، ایالات متحده از موضع خود عقب‌نشینی کرد و دلیل این موضوع این بود که ایکنو تصمیم به انعقاد موافقت‌نامه دوجانبه با امریکا گرفت و میزان مسئولیت در برابر مسافران امریکایی از رقم دوست و پنجاه هزار فرانک به رقم هفتادوپنج هزار دلار امریکا افزایش یافت (Etil Serrao, 1999, 17).

### ۵-۳- کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

تنظیم‌کنندگان متن کنوانسیون مونترال این هدف را داشتند که مقرراتی تبیین کنند که از یک سو در بردارنده موضوعات جدیدی از مجموعه حقوق بین‌المللی هوایی بوده و از سوی دیگر، یکنواخت بودن حقوق هوایی را تقویت کند. آن‌ها این هدف و نیت را داشتند که مقررات مربوط به سیستم ورشو را به روزرسانی کنند. کنوانسیون ورشو در موقعی قبول شد که صنعت هواپیمایی در دوران جدید خود قرار داشت و همچنان به حد استقلال خود نرسیده بود، اما با سپری شدن زمان، این صنعت نیز توسعه و رشد یافت.

توسعه و رشد در حوزه‌های تجهیزات فنی هواپیمایی، جهانی‌سازی در حوزه بهره‌برداری‌های حمل‌ونقل هوایی و متوازن شدن منافع و سود شرکت‌های هواپیمایی و مشتریان با تمایل و علائق بر حمایت حقوق مسافر برای جبران خسارت به نسبت شرکت‌های هواپیمایی، تنظیم‌کنندگان مقررات مربوط به کنوانسیون مونترال را واداشت که قواعد و شرایط حقوقی مسئولیت باید طبق توسعه و رشد فنی، اجتماعی،

اقتصادی و مایل به حمایت از حقوق مسافر و مسافری باشند.

ذیل توسعه‌های ایمنی و فنی حمل‌ونقل هوایی، محدود نمودن مسئولیت متصدی و شرکت هوایی دیگری به مانند گذشته دارای ارزش نبود؛ بنابراین تنظیم کنندگان کنوانسیون مونترال به واسطه تبیین مقرراتی برای جبران خسارت و ضرر عادلانه و قبول مسئولیت نامحدود برای قربانی و متضرر گردیدند. با این حال، تنظیم کنندگان کنوانسیون مونترال تا جایی که می‌توانستند از مقررات و قواعد مربوط به ورشو در طول سالیان زیادی توسط سیستم‌های حقوقی کشورهای دیگر به کار گرفته شده و فرایند قضایی ثابت و یکنواختی در تفسیر و اجرای آن‌ها ایجاد گردیده، دلیلی ندارد آن مقرراتی که ثابت گردیده است تغییر کند، بنابراین آن‌ها به غیر از مواردی که اصلاحات و تغییرات می‌توانست به ثابت‌بودن مقررات فراملی یاری دهد و در راستای تقاضای جامعه جهانی باشد، تلاش و کوششی برای تغییر مقررات سیستم ورشو انجام ندادند. مقررات مربوط به ایکائو با لحاظ کردن شرایط مذکور، تصمیم گرفتند که به موضوع رسیدگی کنند و در همین راستا کنفرانس مونترال را تدارک دیدند. در این کنفرانس نیز کنوانسیون جدیدی ارائه گردید که با مجموعه شرایط حقوقی و مالی کشورها در حوزه پروازهای ملی و فراملی بیشتر مطابقت داشت، لذا متن کنوانسیون مونترال به دلیل تقاضا کردن جامعه جهانی در حمایت کردن بیشتر از مسافرها و به روز نمودن اسناد و مقررات بین‌المللی مربوط به مسافرت‌های هوایی مورد موافقت گرفت. هرچند متن کنوانسیون مونترال توجه ویژه به جبران خسارت و ضرر برای مرگ یا آسیب بدنی مسافران در سوانح و حوادث هوایی داشت ولی تلاش و کوشش خود را برای ایجاد توازن منافع و سود متصدی حمل‌ونقل هوایی از یک سو و مشتریان از سوی دیگر قرار داد (زارع و مردانی، ۱۱۶، ۱۳۹۶)

### ۳-۶- توصیه‌های آژانس ایمنی هوانوردی اروپا EASA

این آژانس به همراه مرکز کنترل بحران در اتحادیه اروپا، توصیه‌های دقیق و مؤثری را برای سلامت کارکنان پرواز و مسافری به نهادهای حاکمیتی، فرودگاه‌ها و خطوط هوایی در سرتاسر اروپا، ابلاغ نموده است. این توصیه‌ها با استناد به لایه‌های مدیریتی در حوزه سامانه مدیریت ایمنی شکل گرفته است و هدف اصلی آن حفظ سلامتی مسافری و خدمه پروازی است.

این توصیه‌ها، موارد ذیل را دنبال می‌کند: مدیریت بر تردد مسافری در فرودگاه‌های مبدا. بهداشت، ضد عفونی کردن و حرارت‌سنجی مسافری و خدمه در فرودگاه مبدا. مدیریت بر نحوه حضور مسافری در کابین هواپیما. پیاده‌شدن مسافری. مدیریت خدمه پروازی. استفاده از ماسک. فاصله فیزیکی از یکدیگر.

نحوه صدور کارت صندلی مسافری. دقت در سلامتی و شرایط عمومی مسافری قبل از صدور کارت.

### ۷-۳- توصیه‌های سازمان هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی ایکائو

این سازمان دستورالعمل‌هایی تحت عنوان «CART» یا «Aviation Reconvert task force» را به منظور تسهیل‌سازی در بازگشت صنعت هوایی به فعالیت روزمره، منتشر نمود. این توصیه‌ها شامل یازده مورد می‌باشند که بنابر وظیفه ذاتی این سازمان به نهادهای حاکمیتی کشورها در حوزه صنعت هوایی ابلاغ گردید. این توصیه‌ها به همراه یک دستورالعمل پنجاه برگی تحت عنوان «Take off» برای توضیح ساختار مورد نظر آن سازمان به همراه اندازه‌گیری و ارزیابی میزان خطر در هر مرحله از پرواز، منتشر و در اختیار قرار گرفت. این دستورالعمل‌ها با مشارکت سازمان جهانی بهداشت، سازمان جهانی گردشگری، اتحادیه آفریقا، اتحادیه اروپا، یاتا، سازمان هوانوردی امریکا، آژانس ایمنی هوانوردی اروپا، شورای هماهنگی بین‌المللی انجمن صنایع هوافضا،<sup>۱۴</sup> انجمن بین‌المللی فرودگاه‌ها<sup>۱۵</sup> و سازمان جهانی خدمات ناوبری<sup>۱۶</sup> تهیه و در اختیار دولت‌ها قرار گرفته است.

این دستورالعمل‌ها با تصویب اعضای شورای ایکائو متشکل از سی و شش کشور به یکصد و نود و دو عضو ایکائو ابلاغ گردید که در این قسمت به دو توصیه مهم به دولت‌ها از مجموع یازده توصیه می‌پردازیم: براساس توصیه شماره چهار ایکائو: هماهنگ‌سازی جهانی و منطقه‌ای برای بازگرداندن اعتماد به مسافری در سفرهای هوایی ضروری می‌باشد، برای این منظور تمامی کشورهای عضو موظف هستند تا دستورالعمل‌ها و رویه‌های بهداشت عمومی را که متضمن حفظ سلامت مسافری در سفرهای هوایی است را وفق و در راستای این دستورالعمل<sup>۱۷</sup> تهیه و به مرحله اجرا درآورند. براساس توصیه شماره پنج ایکائو: راستای حمایت از سریع‌ترین راهکارهای بازگشت صنعت به شرایط عادی، کشورهای عضو باید به‌طور مرتب ضرورت اعمال روش‌های کاهش خطرات را دنبال کنند تا به محض کاهش خطرات ناشی از این ویروس، حذف اقدامات احتیاطی و محدودکننده در دستور کار قرار گیرد.

توصیه‌های ایکائو برای شرکت‌ها و فرودگاه‌ها در بخش‌های مختلف عبارتند از:

فرودگاه‌ها: در این بخش راهنمایی‌های لازم برای بهداشتی نمودن پایانه‌های مسافری، ضدعفونی

14- ICIAA

15- ACI

16- CANSO

17- TAKE OFF

کردن، بهداشت عمومی، فاصله‌گذاری اجتماعی، حفاظت از کارکنان، راه‌های دسترسی، منطقه « check in» مسافری، منطقه بازرسی‌های حراستی، منطقه «air side» درب‌ها، سوارشدن مسافری، پیاده‌شدن مسافری، تحویل چمدان‌ها و محدوده ورود مسافری.

هوایما: در این بخش توصیه‌های لازم برای نحوه سوارشدن مسافری، اختصاص صندلی به مسافری، تداخل مسافری در هنگام سوار شدن، جامه‌دان همراه مسافری، کترینگ در پرواز، دسترسی به سرویس بهداشتی داخل هوایما، مدیریت برخورد و رفتار با مسافر یا خدمه بیمار، نظافت و ضدعفونی کردن اتاق خلبان، کابین مسافری و قسمت بار هوایما.

خدمه پروازی: به منظور ارتقاء مسافرت‌های بین‌المللی ایمن و پایدار؛ هماهنگی نزدیک و مستمر بین کشورهای مختلف به منظور حفظ سلامتی خدمه پرواز و کاهش خطرات ناشی از این ویروس بر جان، خدمه پروازی می‌بایست در دستور کار قرار گیرد. این موارد در حال حاضر عبارتند از غربالگری، الزامات قرنطینه و محدودیت در مهاجرت است. در این بخش همچنان به تشریح فرایند رفتار با یک بیمار و یا خدمه مشکوک به ویروس کووید ۱۹ پرداخته شده است و در کنار آن به نحوه گزارش‌دهی از سوی کارکنان پرواز، شناسایی بهترین نحوه برخورد کارکنان پرواز و نیز نحوه برخورد و حمایت از کارکنانی که به علت این اپیدمی، زمین‌گیر و از فعالیت بازمانده‌اند.

بار: کارکنان پروازهای باری باید عیناً همان دستورالعمل مربوط به خدمه پروازی هوایماهای مسافربری را رعایت کنند و در کنار آن خدمه شرکت‌های هندلینگ و بارگیری یا تخلیه بار در پروازهای کارگو به این موارد دقت وافر داشته باشند.

#### ۴- مستندات تقنینی تحمیل مسئولیت کیفری و مدنی ناشی از نشر ویروس کرونا

این بیماری برای سالمندان و افراد با بیماری زمینه‌ای خطرناک است و اگر شخص ناقل با علم بر وجود علائم بیماری خویش دستورات قرنطینه را رعایت نکند و قصد آسیب رساندن به دیگران در وی محرز شود در صورت بروز خسارت جانی، مرتکب قتل عمد شده و دارای مسئولیت مدنی و کیفری است. در هر جامعه‌ای عمل به قانون و وظایف قانونی به‌عنوان زیربنای تمام روابط اجتماعی و بقای اساس اجتماع مورد پذیرش واقع شده است پس به ناچار باید با قانون‌شکنان برخورد مناسب صورت پذیرد تا تجاوز آنان از مرزهای ترسیم شده از سوی مراجع ذیصلاح و قانون‌گذار نتواند اختلال در نظم عمومی به وجود آورد و همچنین دیگران را نیز تشویق به ارتکاب تخلف نسازد. بر این اساس مراجع مسئول می‌بایست کسانی که مانع از رسیدن اشخاص

به حق قانونی خویش می‌شوند یا از ادای حقوق دیگران و انجام تکالیف خویش امتناع می‌ورزند را مجبور به کنار گذاشتن تخلف و مانع تراشی کنند و در صورتی که سودی نبخشد با استناد به قانون با اشخاصی که امنیت زیستی جامعه و شهروندان را تهدید می‌کنند، به‌عنوان مجموعه‌ای از اقدامات پیشگیرانه برای کاهش خطر انتقال بیماری‌های عفونی توسط گونه‌های مهاجم که تهدید محسوب می‌شود برخورد کند. یکی از راهکارهای جلوگیری از انتقال بیشتر این بیماری در جامعه که مقامات بهداشتی نیز بر آن تأکید دارند قرنطینه افرادی است که به ویروس کرونا مبتلا شده یا دارای علائم ابتلا به ویروس هستند.

با عنایت به قوانین استنادی به‌ویژه ماده «۲۲»<sup>۱۸</sup> قانون طرز جلوگیری از بیماری‌های واگیردار مصوب ۱۳۲۰ و مواد «۲۹۱»<sup>۱۹</sup> و «۴۹۳»<sup>۲۰</sup> قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ اگر اشخاصی با غفلت خویش موجب ورود ویروس کرونا در ایران شده و یا اینکه با علم به ابتلای فرد یا شهری در پیشگیری و جلوگیری از شیوع آن به‌رغم داشتن وظیفه قانونی کوتاهی و غفلت کرده‌اند و یا شخصی به‌رغم علم و اطلاع به ابتلای ویروس کرونا به علت غفلت در پیشگیری آن موجب تلف جان و مال مردم شده است، علاوه بر مسئولیت کیفری شخصی که عامل بیماری‌کشنده بوده، سایر اشخاص مذکور نیز به‌عنوان مسئولین حفظ سلامت بهداشت افراد و جامعه مستوجب تعقیب کیفری و جبران خسارات وارده به مبتلایان ویروس کرونا هستند. البته مجازات مندرج در ماده ۲۲ قانون طرز جلوگیری از بیماری‌های واگیردار مصوب ۱۳۲۰ با توجه به وسعت زیانبار بودن ویروس کرونا در جامعه امروزه، مناسب مرتکبین آن نبوده و پیشنهاد می‌شود نمایندگان مجلس شورای اسلامی سریعاً نسبت به اصلاح قانون مذکور در راستای حفظ سلامت و بهداشت جامعه اقدام نمایند.

۱۸- ماده ۲۲: اشخاصی که مانع اجرای مقررات بهداشتی می‌شوند یا در اثر غفلت باعث انتشار یکی از بیماری‌های واگیر می‌شوند به هشت روز تا دو ماه حبس تأدیبی و پنجاه و یک تا پانصد ریال و یا به یکی از این دو کیفر محکوم می‌شوند.

۱۹- ماده ۲۹۱: جنایت در موارد زیر شبه عمدی محسوب می‌شود: الف- هرگاه مرتکب نسبت به مجنی<sup>۲</sup> علیه قصد رفتاری را داشته لکن قصد جنایت واقع شده یا نظیر آن را نداشته باشد و از مواردی که مشمول تعریف جنایات عمدی می‌گردد، نباشد. ب- هرگاه مرتکب، جهل به موضوع داشته باشد مانند آن که جنایتی را با اعتقاد به این که موضوع رفتار وی شیء یا حیوان و یا افراد مشمول ماده (۳۰۲) این قانون است به مجنی<sup>۲</sup> علیه وارد کند، سپس خلاف آن معلوم گردد. پ- هرگاه جنایت به سبب تقصیر مرتکب واقع شود، مشروط بر این که جنایت واقع شده مشمول تعریف جنایت عمدی نباشد.

۲۰- ماده ۴۹۳: وجود فاصله زمانی، میان رفتار مرتکب و نتیجه ناشی از آن، مانع از تحقق جنایت نیست مانند فوت ناشی از انتقال عامل بیماری‌کشنده که حسب مورد موجب قصاص یا دیه است. حکم این ماده و ماده (۴۹۲) این قانون در مورد کلیه جرائم جاری است.

## ۵- مسئولیت شرکتهای هواپیمایی مبتنی بر نظریه تقصیر

اصولاً مبنای مسئولیت مدنی توجیه کننده احکام قانونی و تعیین کننده احکام، در مورد سکوت قانون است. همچنین مبنایی که برای مسئولیت به رسمیت شناخته شده سیر حرکت و تحول حقوقی را نیز در این باره رقم می زند. تقصیر به عنوان مبنای عمده مسئولیت مدنی در بسیاری از نظام های حقوقی جهان پذیرفته شده و برخی از حقوق دانان برجسته ایران نیز اعتقاد دارند که مبنای مسئولیت مدنی ایران نیز بر تقصیر بنا شده است (بابایی، ۴۹، ۱۳۸۱) و معتقدند که حسب ماده یک<sup>۲۱</sup> قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹، مسئولیت بر مبنای تقصیر استوار شده است (امینی و محمدی نژاد، ۱، ۱۳۹۱). لذا یکی از مفاهیم و مبنای مسئولیت مدنی که هم از جهت نظری و هم از جهت عملی دارای اهمیت و درعین حال پیچیدگی خاصی است نظریه تقصیر است. تقصیر دربرگیرنده تخلف از تعهد و التزام قانونی یا قراردادی و یا تجاوز شرکت های هواپیمایی یا سازمان هواپیمایی کشوری به حقوق شخص دیگری برخلاف متعارف است و می توان گفت که تقصیر عبارت است از عمل خلافی که شرکت های هواپیمایی یا سازمان هواپیمایی کشوری نسبت به مسافران انجام می دهد؛ بنابراین هرگاه شرکت های هواپیمایی یا سازمان هواپیمایی کشوری در اعمال و رفتار خود رعایت احتیاط معمول و مرسوم در پیشگیری از کرونا در جامعه را ننماید یا از مقررات داخلی و بین المللی جلوگیری از نشر ویروس کرونا تخلف کند و موجب زیان مسافران شود، مقصر و مسئول شناخته می شود و ملزم است از عهده جبران زیان وارد شده برآید.

به عنوان مثال، شرکت های هواپیمایی یا سازمان هواپیمایی کشوری که از مقررات و پروتکل های بهداشتی تخلف می کند و موجب بیماری مسافران و نشر ویروس می شود مقصر است و باید زیان وارد شده را جبران کند. براساس نظریه سنتی در حقوق فرانسه، واردکننده خسارت، وقتی مسئول جبران خسارت بود که مرتکب تقصیر اخلاقی می شد، در غیر این صورت، مسئولیتی نداشت، لیکن به تدریج تقصیر از معنای اخلاقی خود خارج شد و به معنای اجتماعی و نوعی متمایل گشت و ملاک تقصیر، رفتار یک انسان معقول و متعارف در جامعه شد. البته تقصیر به معنای سنتی آن، هنوز طرفدارانی دارد، اصولاً منظور از تقصیر نیز تعدی و تفریط است (موسوی بجنوردی، ۵۰، ۱۳۸۱). تعدی زمانی است که

۲۱- ماده ۱: هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتی یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود است.

شرکت‌های هواپیمایی یا سازمان هواپیمایی کشوری کاری را که ترک آن کار لازم است (نظیر سوار نکردن مسافران بیش از ظرفیت اعلامی مجاز)، را انجام دهد و تفریط ترک عملی است که فعلش لازم است (نظیر رعایت پروتکل‌های بهداشتی). برخی از حقوق‌دانان در تعریفی که ارائه داده‌اند، هر فعل یا ترک فعل مغایر با مقررات کشور، عرف یا قرارداد را تقصیر دانسته‌اند. یا وضعیتی اعتباری دانسته که شخص در اثر ارتکاب عمل بدون مجوز قانونی، عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی یافت می‌شود (امامی، ۵۸۷، ۱۳۸۶). بر این اساس معیار تشخیص برای مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی یا سازمان هواپیمایی کشوری رفتار تقصیرکارانه او و وجود رابطه علیت بین تقصیر و ضرر است. پس برای اینکه زیان دیده بتواند خسارت خود را از دیگری بخواهد باید ثابت کند که تقصیر او سبب ایجاد خسارت شده است (کاتوزیان، ۱۸۳، ۱۳۸۶). براساس نظریه تقصیر، شرکت‌های هواپیمایی یا سازمان هواپیمایی کشوری فقط هنگامی مسئول جبران خسارت ضرر است که مرتکب تقصیری شده باشد و خسارت هم معلول آن تقصیر باشد. وجود رابطه سببیت بین خسارت و تقصیر است که جبران خسارت را توجیه می‌کند.

## ۶- مصادیق عینی امکان تحمیل مسئولیت به واسطه نشر ویروس کرونا

### ۱-۶- نمونه برخورد سازمان هواپیمایی کشوری با شرکت‌های هواپیمایی

در خصوص نمونه برخورد سازمان هواپیمایی کشوری با شرکت‌های هواپیمایی می‌توان به ذکر چند مورد پرداخت، از جمله اینکه سازمان هواپیمایی کشوری به دلیل عدم رعایت مقررات ابلاغی مقابله با شیوع ویروس کرونا به شرکت‌های هواپیمایی ماهان در مسیر کرمان-تهران در تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۵ و کارون در مسیر اهواز-تهران در تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ اخطار داده است. براساس این اخطاریه به منظور اطمینان از رعایت کامل مقررات ابلاغی شماره ۱۰۵۲ روزهای چهارشنبه در تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۲۹ و تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۰۶ شرکت هواپیمایی ماهان و همچنین پرواز شماره ۲۶۰۷ شرکت هواپیمایی کارون در تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۲۸ و ۱۳۹۹/۱۲/۰۵ لغو شد.

### ۲-۶- نمونه عینی قابلیت تحمیل مسئولیت به شرکت هواپیمایی ماهان به واسطه پرواز به چین در

#### ابتدای شیوع ویروس کرونا

در ابتدای ورود ویروس کرونا به کشور، انجام پروازهای خطوط هوایی به چین و به‌خطرآفتادن جان هم‌وطنان و شهروندان در کانون توجه تمامی رسانه‌ها و محافل خبری قرار گرفت. نکته حائز اهمیت، این



است که چه شخص یا اشخاصی حقوقی در پیشگیری، درمان و جبران خسارات ناشی از شیوع این بیماری خطرناک، مسئولیت مستقیم یا غیرمستقیم را دارند؟ دولت، وزارت بهداشت، سازمان هواپیمایی کشوری یا هواپیمایی ماهان؟ در این باره گزاره‌های زیادی وجود دارد:

براساس مستندات موجود، سه روز پس از اعلام رسمی وزارت بهداشت درباره ممنوعیت پروازهای هوایی به چین، هواپیمایی ماهان تعداد زیادی پرواز باری و مسافربری به شهرهای مختلف چین داشته است.<sup>۲۲</sup> شرکت هواپیمایی ماهان در بیانیه‌ای اعلام کرد که تمامی این پروازها با مجوز سازمان هواپیمایی کشوری و با اهداف بشردوستانه و تحت نظارت وزارت بهداشت انجام شده است. بررسی‌های دقیق‌تر مبین این است که پروازهای نیویورک به شهر ووهان چین نیز در آن زمان در جریان بوده و قیمت آن برای یک پرواز رفت و برگشت به نرخ بی‌سابقه چهارصدونودوشش دلار تنزل پیدا کرده است. مسئله اساسی این است که ویروس کرونا، چطور به شکل فراگیر وارد کشور ایران شد و در این زمینه دولت، سازمان هواپیمایی کشوری یا هواپیمایی ماهان، به چه میزان در جبران خسارات ناشی از بروز و شیوع این ویروس مسئولیت مدنی دارند؟

در ماده ۱۴ کنوانسیون شیکاگو مصوب ۱۹۴۴ که ایران نیز به آن ملحق شده و مقررات آن مطابق ماده «۹»<sup>۲۳</sup> قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷ در حکم قوانین داخلی است، آمده است: «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 متعاهد یا بنگاه‌های وابسته به نظارت بین‌المللی در خصوص تدابیر صحیحی که نسبت به هواپیما قابل اجرا است مرتباً مشاوره خواهند نمود...» (منتصر و فقیری، ۱۳۷۶، ۱۳۸). همچنین مقررات و دستورالعمل‌های ایکائو و سازمان بهداشت جهانی که از سال ۲۰۰۵ و با شیوع بی‌سابقه ویروس ابولا و سارس به‌روزرسانی شده، کشورها را ملزم می‌کند تا اقدامات لازم را برای جلوگیری از «شیوع بیماری‌های واگیردار» که امکان شیوع آن در سطح جهانی از طریق ناوبری هوایی بالا است، به انجام رسانده و کشورهای امضاءکننده

۲۲- به نقل از: مصاحبه رضا جعفرزاده سخنگوی سازمان هواپیمایی کشور با خبرگزاری مهر تحت عنوان «پاسخ به شبهاتی در خصوص نقش پروازهای چین در انتقال کرونا به ایران» و همین‌طور محمود حبیبی، «مسئولیت پیشگیری، درمان و جبران خسارت کرونا»، روزنامه شرق، شماره ۳۶۶۹، ۲۴ اسفند ۱۳۹۸.

۲۳- ماده ۹: مقررات عهدی که بر طبق قانون اساسی بین دولت ایران و سایر دول منعقد شده باشد در حکم قانون است.

متعهد هستند تا در دوره‌های زمانی مشخص، اقدامات ضروری و لازم را انجام دهند. به‌طور کلی می‌توان گفت یک‌کائو با سایر نهادهای بین‌المللی، به‌طور مداوم بهداشت حمل‌ونقل هوایی را تحت نظر دارند تا از شیوع بیماری‌های واگیردار جلوگیری کنند.

به‌علاوه مسئولیت دولت درباره جبران خسارت ناشی از امراض فرامرزی از منظر حقوق بین‌المللی قابل بررسی است. مسئولیت بین‌المللی دولت در قبال امراض فرامرزی در صورتی قابل تحقق است که عمل متخلفانه بین‌المللی و انتساب آن به دولت و ارگان‌های زیرمجموعه آن به نحو متعارف معرّف و مسلم شود. با توجه به مراتب فوق مسئولیت دولت، سازمان هواپیمایی کشوری و هواپیمایی ماهان را در پیشگیری، درمان و جبران خسارت ناشی از ویروس کرونا، هرگز نمی‌توان نادیده انگاشت. به‌طور قطع دولت، متولی اصلی تأمین امنیت، سلامت و بهداشت تمامی آحاد جامعه بوده و مکلف بوده در چهارچوب قوانین داخلی و بین‌المللی، تمامی اقدامات لازم در پیشگیری این بیماری انجام دهد. در حال حاضر نیز به دلیل شیوع این ویروس تکلیف دارد تمامی تدابیر لازم را تا ریشه‌کن کردن این بیماری خطرناک، به‌شکل «ملموس» و «عینی» عملیاتی کند. از طرفی سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان یکی از ارگان‌های دولتی، نقش بسیار مؤثری در حفظ و حراست از حقوق عامه که بهداشت عمومی در آن تصریح شده، دارد. بدیهی است چنانچه شخص یا اشخاصی از بابت ابتلا به ویروس کرونا دچار خسارت مادی و معنوی شده باشند، با در نظر گرفتن تمامی اقتضانات و اثبات تمامی ارکان دعوی مسئولیت مدنی می‌توانند به نهادها و سازمان‌های مسئول و ارگان‌های ذیربط در این زمینه مراجعه کرده و مطالبه خسارت کنند. روشن است قوه قضاییه به‌عنوان ملجأ و پناهگاه تمامی شهروندان به دعوی آن‌ها مطابق قانون رسیدگی خواهد کرد.

## ۷- امکان سنجی تحمیل مسئولیت کیفری شرکت‌های هواپیمایی در انتقال بیماری مسری

مسئولیت کیفری شرکت‌های هواپیمایی ذیل مجموعه‌های دولتی و نهادهای عمومی در قبال جنایات ناشی از سرایت ویروس به افراد، از آن رو شایسته بررسی است که جملگی در زمره اشخاص حقوقی و به حکم ماده «۱۴۳»<sup>۲۴</sup> قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، در ردیف تابعان حقوق کیفری قرار دارند. واقعیت این است که امروزه به تناسب توسعه شخصیت‌های حقوقی و سیطره آن‌ها بر بیشتر شئون مادی و

۲۴- ماده ۱۴۳: در مسئولیت کیفری اصل بر مسئولیت شخص حقیقی است و شخص حقوقی در صورتی دارای مسئولیت کیفری است که نماینده قانونی شخص حقوقی به نام یا در راستای منافع آن مرتکب جرمی شود. مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی مانع مسئولیت اشخاص حقیقی مرتکب جرم نیست.

معنوی بشر و در اختیار گرفتن منابع قدرت، ثروت و خطر، شکل‌گیری جرم‌های سترگی نظیر جنایت علیه اشخاص به انحراف مختلفی مانند نشر عمدی یا سهل‌انگارانه ویروس بیماری از رهگذر فعالیت‌ها و اقدامات دور از واقع نیست. از این رو باید دید که آیا انتساب همه جرم‌های علیه تمامیت جسمانی از جمله قتل عمد به شرکت‌های هواپیمایی میسر است یا نه؟ در این زمینه، آیا نوع‌های مختلف موجودهای حقوقی، از اهلیت جنایی برخوردارند و مسئولیت کیفری رفتار خود را متقبل خواهند شد یا بین آن‌ها تفاوت وجود دارد؟ اگرچه قانون‌گذار در سال ۱۳۹۲ به موجب قانون مجازات اسلامی، مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی را از جمله استثنایی پیشین خارج و بدان عمومیت بخشید، اما از جهت‌هایی، همچنان دامنه آن را محدود نگاه داشته است. توضیح اینکه اگر موضوع به اشخاص حقوقی حقوق خصوصی نظیر شرکت‌های تجاری و مؤسسه‌های غیرتجاری مربوط باشد، بدون هیچ تفاوتی، آن‌ها را به واسطه جرم مستوجب تعزیری مانند تهدید علیه بهداشت عمومی، صرف‌نظر از آسیب جسمانی به اشخاص که نماینده قانونی آن‌ها به نام یا در راستای منافع شان مرتکب شود، مسئول اعلام کرده و حسب شدت جرم و نتیجه‌های زیانبار، آماج یک یا دو ضمانت‌اجرای موضوع ماده «۲۰»<sup>۲۵</sup> قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ قرار داده است. همچنان‌که ممکن است پیمانکاری به خدمت گرفته شده، در دفع ضایعات بهداشتی جمع‌آوری شده‌ای مثل دستکش‌ها و ماسک‌های مستعمل و آلوده، اصولی را که باید، رعایت نکرده و وضعیتش مشمول ماده «۶۸۸»<sup>۲۶</sup> کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (قانون تعزیرات) مصوب ۱۳۷۵ شود (شریفی، ۱۸۲، ۱۳۹۹).

اگر سرانجام انتقال ویروس، مرگ فرد یا افراد و یا صدمه‌هایی نظیر اختلال در دستگاه تنفسی و ریه آن‌ها باشد، در انتساب مسئولیت کیفری به شرکت‌های هواپیمایی باید تفکیک قائل شد، به طوری که اگر

۲۵- ماده ۲۰: در صورتی که شخص حقوقی براساس ماده (۱۴۳) این قانون مسئول شناخته شود، با توجه به شدت جرم ارتكابی و نتایج زیان بار آن به یک تا دو مورد از موارد زیر محکوم می‌شود، این امر مانع از مجازات شخص حقیقی نیست: الف- انحلال شخص حقوقی. ب- مصادره کل اموال. پ- ممنوعیت از یک یا چند فعالیت شغلی یا اجتماعی به‌طور دائم یا حداکثر برای مدت پنج سال. ت- ممنوعیت از دعوت عمومی برای افزایش سرمایه به‌طور دائم یا حداکثر برای مدت پنج سال. ث- ممنوعیت از اصدار برخی از اسناد تجاری حداکثر برای مدت پنج سال. ج- جزای نقدی. چ- انتشار حکم محکومیت به وسیله رسانه‌ها.

۲۶- ماده ۶۸۸: هر اقدامی که تهدید علیه بهداشت عمومی شناخته شود از قبیل آلوده کردن آب آشامیدنی یا توزیع آب آشامیدنی آلوده، دفع غیربهداشتی فضولات انسانی و دامی و مواد زائد، ریختن مواد مسموم‌کننده در رودخانه‌ها، زباله در خیابان‌ها و کشتار غیرمجاز دام، استفاده غیرمجاز فاضلاب خام یا پس آب تصفیه‌خانه‌های فاضلاب برای مصارف کشاورزی ممنوع است و مرتکبین چنانچه طبق قوانین خاص مشمول مجازات شدیدتری نباشند به حبس تا یک سال محکوم خواهند شد.

از یک سو، خطای جزایی شرکت‌های هواپیمایی محرز شود و از دیگر سو، بین رفتار شرکت‌های هواپیمایی و آسیب ایجاد شده رابطه علیت برقرار باشد، جنایت منتسب به آن، شبه عمد محسوب می‌شود. بدین اعتبار، وی مطابق تبصره<sup>۲۷</sup> ماده ۱۴ و ماده ۲۰ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، شایسته محکومیت به دیه و تعزیر است.

اساس دیدگاه قانون‌گذار در تبصره ماده ۱۴ و انتساب جنایت شبه عمدی به اشخاص حقوقی، ملهم از نظریه نمایندگی یا نظریه مسئولیت مافوق و کارفرما است (موسوی مجاب و رفیع زاده، ۱۵۳، ۱۳۹۴).

اما توجه اتهام جنایت عمد به شرکت‌های هواپیمایی که به مقصود آسیب به جان یا جسم انسان معین یا نامعین از یک جمع یا یک جمع معین یا نامعین، اقدام به انتقال این مرض مسری پرخطر به آن‌ها نمایند، به رغم اطلاق کلام قانون‌گذار در ماده ۱۴۳ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ دشوار است و این تلقی، نه به لحاظ عدم امکان تصور عقلی پیدایی این پیامد که به جهت مانع قانونی در پیش روی آن است، چه ضمانت‌اجراهای کیفی تعیین شده در این قانون برای اعمال بر اشخاص حقوقی (مندرج در ماده ۲۰)، به دلالت تبصره ماده ۱۴، ویژه جرم‌های تعزیری‌اند و نه شرعی. با وجود این، نظریه تعزیری بودن معاونت در جنایت مورد گفت‌وگو، متهم ساختن شرکت‌های هواپیمایی در این خصوص، با مانعی روبه‌رو نیست. بدیهی است که در این صورت، اتهام مباشرت در جنایت، معطوف به نماینده انسانی مقصر خواهد بود. باین حال، برخی، عدم امکان اعمال قصاص بر شرکت‌های هواپیمایی را نه موجهی برای انتفاء انتساب جنایت به آن‌ها که سببی برای جایگزینی تعزیر با اخذ وحدت ملاک از ماده «۶۱۲»<sup>۲۸</sup> کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (قانون تعزیرات) مصوب ۱۳۷۵ می‌دانند (موسوی مجاب و رفیع زاده، ۶۱، ۱۳۹۴). طبیعی است که نظر به ماهیت انسانی مجازات پیش‌بینی شده در ماده مزبور (حبس)، ضمانت‌اجرای قابل اجرا در حق شرکت‌های هواپیمایی را ناگزیر باید از میان موردهای مندرج در ماده ۲۰ گزینش و اعمال کرد. آنچه می‌ماند، روشن شدن وضعیت مسئولیت کیفری رفتار شرکت‌های هواپیمایی و نهادهای دولتی ذریبند در قبال انتقال

۲۷- تبصره: چنانچه رابطه علیت بین رفتار شخص حقوقی و خسارت وارد شده احراز شود دیه و خسارت، قابل مطالبه خواهد بود. اعمال مجازات تعزیری بر اشخاص حقوقی مطابق ماده (۲۰) خواهد بود.

۲۸- ماده ۶۱۲: هر کس مرتکب قتل عمد شود و شاکی نداشته یا شاکی نداشته ولی از قصاص گذشت کرده باشد و یا به هر علت قصاص نشود در صورتی که اقدام وی موجب اخلال در نظم و صیانت و امنیت جامعه یا بیم تجری مرتکب یا دیگران گردد دادگاه مرتکب را به حبس از سه تا ده سال محکوم می‌نماید.

چنین همه‌گیری و تحقق نتیجه‌های زیانبار بالا است. اگرچه منشاء این پدیده در قوه قهریه نهفته است، اما این واقعیت، وظیفه چنین نهاد مقدر و صاحب جایگاهی را در اطلاع‌رسانی به موقع و اتخاذ تدبیرهای بهداشتی لازم برای صیانت از سلامت شهروندان برابر اصل بیست و نهم<sup>۲۹</sup> قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران سلب نمی‌کند. سرزنش‌پذیری دولت در عدم تأمین الزام‌های پزشکی و بهداشتی و منجر به فوت یا صدمه دیدن انسان‌ها براساس هر قسم بی‌احتیاطی یا سهل‌انگاری، موضوعیت می‌یابد. اینکه نکوهشی این چنین، موجبی صرف برای مسئولیت مدنی این مرجع در جبران خسارت‌های مادی و روانی با مبانی مربوط به خود است یا افزون بر آن، زمینه‌ساز مسئولیت کیفری او نیز خواهد بود، محل نزاع است (مهرا، ۱۴۸: ۱۳۹۹).

بسیاری از نظام‌های حقوقی از جمله انگلستان و فرانسه با تحمیل مسئولیت اخیر بر دولت براساس دلیل‌هایی مانند حفظ و استمرار حاکمیت، بی‌فایده‌بودن مجازات کردن این نهاد، نبود ضمانت‌اجراهایی مناسب و عدم خدشه به خدمات عمومی، مخالفت نموده‌اند (روح الامینی، ۱۵۰، ۱۳۸۷). با این حال، آن‌ها در وضعیتی که دولت به تصدی‌گری و انجام فعالیت‌های قابل تفویض به اشخاص حقوقی حقوق خصوصی و اشخاص حقیقی از جمله حمل و نقل، شرکت‌های هواپیمایی، بهداشت و درمان و غیره مشغول و از این رهگذر باعث جرمی گردد، موضع خود را تعدیل کرده و مبتنی بر اصل مساوات اشخاص در برابر حقوق کیفری، برای وی مسئولیت کیفری قائل شده‌اند. قانون‌گذار ایران نیز در تبصره ماده ۲۰ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ با تصریح به اینکه مجازات موضوع این ماده، در مورد اشخاص حقوقی دولتی و یا عمومی غیردولتی در مواردی که اعمال حاکمیت می‌کنند، اعمال نمی‌شود، مشابه این رویکرد را برگزیده است. شایان ذکر است که اطلاق تبصره ماده ۱۴ قانون مذکور، این اجازه را می‌دهد که اقدام‌های مبتنی بر خطای اشخاص مورد ذکر، چه در مقام اعمال حاکمیت و چه در راستای تصدی، در صورت منجر به مرگ یا صدمه جسمانی دیگران شدن، موجب شکل‌گیری جنایت شبه عمد و تشبیت مسئولیت آن‌ها بر پرداخت دیه گردد (شریفی، ۱۸۲، ۱۳۹۹).

این مقرر از آن رو قابل دفاع است که از یک طرف، به برابری همگان در پیشگاه قانون وقعی می‌نهد

---

۲۹- اصل بیست و نهم: برخورداری از تأمین اجتماعی از نظر بازنشستگی، بیکاری، پیری، از کارافتادگی، بی‌سرپرستی، در راه ماندگی، حوادث و سوانح، نیاز به خدمات بهداشتی و درمانی و مراقبت‌های پزشکی به صورت بیمه و غیره، حقی است همگانی. دولت موظف است طبق قوانین از محل درآمدهای عمومی و درآمدهای حاصل از مشارکت مردم، خدمات و حمایت‌های مالی فوق را برای یک یک افراد کشور تأمین کند.

و از سوی دیگر، حاوی این پیام است که قدرت، نه موجبی برای مصونیت که سببی بر مسئولیت صاحب آن است؛ بنابراین اگر در زمان همه‌گیری بیماری نظیر کرونا که توأم گردیده با اعلام ممنوعیت فعالیت‌های غیرحیاتی اشخاص حقیقی و حقوقی از جانب ستاد ملی مبارزه با کرونا، نهادی چون شرکت‌های هواپیمایی اقدام به پرواز بدون رعایت پروتکل‌های بهداشتی نماید و این امر سبب نشر ویروس و مرگ یا لطمه به اجزای تنفسی فرد یا افراد گردد، جنایت صورت گرفته بر پایه چنین بی‌احتیاطی‌ای، شبه عمد و منسوب به شرکت‌های هواپیمایی است. همچنین دور از ذهن نیست که چنین بازتاب‌هایی، مسبوق به ترک فعل نهادی خاص باشد. در این موردها، به دلیل انطباق چنین رفتارهایی با شرایط مندرج در ماد «۲۹۵»<sup>۳۰</sup> قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ از جمله داشتن وظیفه خاص مبتنی بر فعل (مراعات دستورهای بهداشتی)، توانایی بر انجام این مهم، و تحکیم پیوند علیت بین چنین ترک فعلی و جنایت تحقق یافته، مسئولیت کیفری متوجه شرکت‌های هواپیمایی است. احراز رابطه علیت بین این‌گونه کنش‌های منفی که مصداق‌هایی از سببیت‌اند و نه مباشرت و نتیجه‌های ناصواب، از آن رو است که جایگاه آن‌ها از ترک فعل محض تمیز داده شود.

### نتیجه

بروز و ظهور ویروس کووید-۱۹ و شیوع بیماری کرونا در سراسر جهان علاوه بر اثرات مخرب درمانی و مرتبط با نظام سلامت، هم بر حوزه اقتصاد و هم بر حوزه حقوق بین‌الملل نیز تأثیرگذار بود. از جمله تبعات حقوقی مهم که در این پژوهش نیز مورد بررسی و مطالعه قرار گرفت مربوط به بحث مسئولیت‌های شرکت‌های هواپیمایی و متصدیان حمل‌ونقل هوایی در حوزه حقوق هوایی بین‌المللی در قبال نشر ویروس از طریق مراودات هوایی و هواپیمایی است. در این خصوص پرسش اساسی، مسئله و دغدغه اصلی ما حول این محور بود که اساساً شرکت‌های هواپیمایی و متصدیان حمل‌ونقل هوایی در قبال نشر و گسترش یافتن ویروس کرونا چقدر نقش و تأثیر داشته‌اند و اصولاً مبانی مسئولیت مدنی و همین‌طور مسئولیت کیفری در قالب و قامت بین‌المللی قابل انطباق با این مسئله بوده است یا خیر. یافته‌ها و نتایج پژوهش در

۳۰- ماده ۲۹۵: هرگاه کسی فعلی که انجام آن را برعهده گرفته یا وظیفه خاصی را که قانون بر عهده او گذاشته است، ترک کند و به سبب آن، جنایتی واقع شود، چنانچه توانایی انجام آن فعل را داشته است جنایت حاصل به او مستند می‌شود و حسب مورد عمدی، شبه عمدی، یا خطای محض است، مانند این که مادر یا دایه‌ای که شیردادن را برعهده گرفته است، کودک را شیر ندهد یا پزشک یا پرستار وظیفه قانونی خود را ترک کند.

این خصوص بیانگر این است که با استفاده از اسناد و مقررات بین‌المللی نظیر کنوانسیون ورشو، مونترال، گواتمالا و نظایر آن‌ها و تطبیق وضعیت خسارات جانی مسافران به واسطه کرونا با این مقررات و همین‌طور مقررات داخلی نظیر قانون مسئولیت مدنی، می‌توان شرکت‌های هواپیمایی را از نظر مدنی و پیرو نظریه تقصیر و احراز رابطه سببیت میان رفتار شرکت‌های هواپیمایی و خسارات جانی وارده به مسافران، به واسطه نشر غیرعامدانه ویروس ناشی از سهل‌انگاری در رعایت پروتکل‌ها، نقض دستورات و توصیه‌نامه‌های سازمان بهداشت جهانی و ایکائو، تخلف از اصول بهداشتی و نظایر آن مسئول تلقی کرد. همچنین نتایج پژوهش نشان داد که در برخی فروض از لحاظ کیفری نیز طبق اصول حاکم بر مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی، می‌توان شرکت‌های هواپیمایی را به دلیل نشر ویروس کرونا و بروز خسارات جانی مسئول قلمداد نمود.

## تعارض منافع

تعارض منافع در این مقاله وجود ندارد.

## منابع

### فارسی

- اسماعیلی، شیوا، ۱۳۹۸، بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی، **نشریه قانون یار**، شماره ۹.
- امامی، حسن، ۱۳۸۶، **حقوق مدنی**، جلد اول، تهران، نشر اسلامی.
- امینی، عیسی و محمدی‌نژاد، سمیرا، ۱۳۹۱، نقض نظریه تقصیر در مسئولیت مدنی و مقایسه آن با حقوق کامن‌لا، **نشریه تحقیقات حقوقی آزاد**، شماره ۱۸.
- بابایی، ایرج، ۱۳۸۱، بررسی عنصر خطا در حقوق مسئولیت مدنی ایران، **نشریه حقوق عمومی**، شماره ۷.
- باقریان، امیر، ۱۳۹۱، **مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران.
- جباری، منصور، ۱۳۸۸، مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن، **نشریه پژوهش حقوق عمومی**، شماره ۲۶.
- حاتم پور، محسن، ۱۳۹۲، **شیوه جبران خسارات وارده بر مسافران در سوانح هوایی در حقوق**

**ایران با مطالعه تطبیقی کنوانسیون‌های بین‌المللی**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه شاهد.

- حجتی، محمدرضا، ۱۳۸۲، **بررسی مقررات حاکم بر رسیدگی به دعاوی ناشی از سوانح در حمل و نقل هوایی**، مجموعه مقالات دومین همایش ایمنی هوایی، پژوهشگاه هوا فضا.

- روح الامینی، محمود، ۱۳۸۷، **دگرگونی‌های مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی در نظام حقوقی ایران و فرانسه، نشریه حقوق اسلامی**، شماره ۱۶.

- زارع، علی و مردانی، پرویز، ۱۳۹۶، **مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هواپیمایی، نشریه مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه**، شماره ۲.

- شریفی، محسن، ۱۳۹۹، **مسئولیت کیفری ناشی از انتقال ویروس کرونا در نظام کیفری ایران با تاکید بر مخاطره جانی اشخاص، نشریه آموزه‌های حقوق کیفری**، شماره ۱۹.

- کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۶، **الزام‌های خارج از قرارداد (ضمان قهری)**، مسئولیت مدنی، تهران، نشر دانشگاه تهران.

- کریمی، غلامرضا، ۱۳۹۰، **مقررات بین‌المللی هوایی**، تهران، نشر ارسباران.

- گنجی، علی؛ مسیبی، قاسم؛ خاکی، محسن؛ قضاوی، علی، ۱۳۹۹، **مروری بر کرونا ویروس نوپدید ۲۰۱۹ (COVID-19): ایمنوپاتوژنز، بیولوژی مولکولی و جنبه‌های بالینی، نشریه علوم پزشکی اراک**، شماره ۲۳.

- مردانی، پرویز، ۱۳۹۵، **مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هواپیمایی**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران.

- مقیمی فر، شاهرخ، ۱۳۹۵، **مسئولیت مدنی ناشی از اقدامات علیه امنیت پرواز**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نراق.

- منتصر، اسد و فقیری، فاطمه، ۱۳۷۶، **مجموعه کنوانسیون‌های بین‌المللی**، تهران، نشر اداره کل قوانین و مقررات کشور.

- موسوی زاده، سمانه، ۱۳۹۵، **رویکرد مبتنی بر تابعیت شخصی منفی بزه دیده در قانون مجازات اسلامی**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران.

- موسوی مجاب، سیددرید و رفیع زاده، علی، ۱۳۹۴، **دامنه مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی در قانون مجازات اسلامی، نشریه پژوهش حقوق کیفری**، شماره ۱۳.



- موسوی‌ها، سیدرامین، ۱۳۸۱، **مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی**، مقاله ارائه شده به اولین همایش ملی موسسه تحقیقات استراتژیک تهران.

- وطن دوست، سارا، ۱۳۹۷، **معافیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسئولیت در مقابل مسافر و صاحبان بار در نظام حقوقی ایران و اسناد بین‌المللی با مطالعه تطبیقی**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران.

### عربی

- موسوی بجنوردی، سیدحسن، ۱۳۸۱، **القواعد الفقهیه**، جلد دوم، قم، نشر اسماعیلیان.

### لاتین

- Barta, J.C, **International Air Law**, India: Reliance Publishing House. 2003.
- Diederiks-Verschoor, I.H.Ph, **The Liability for Delay in Air Transport**, Air and Space Law, Vol.26, No.6, 2001.
- Dumar Swine Flu: What You Need to Know. Wildside Press LLC. 2009. ISBN 978-1-4344-5832-2
- Etil Serrao, Jacqueline, **The Montreal Convention of 1999: a "Well-Worn" Restructuring of Liability and Jurisdiction**, Institute of Air and Space Law, Faculty of Law, McGill University, Montreal, 1999.
- Ezequiel, Carlos, Aguilar Cortes, **Air Carrier Liability and Automation Issues**, Faculty of Law, The Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada, 2002
- Hettiarachchi, Lasantha **The Profound Subtleties of the Warsaw Private International Air Law Regime**, Institute of Air and Space Law, Faculty of Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada, 1992.
- Verschoor, L.H. **Diederiks, An Introduction to Air Law**, (Deventer/Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, Denventer/Netherlands, 2003.

### قوانین

- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران
- قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷
- قانون طرز جلوگیری از بیماری‌های واگیردار مصوب ۱۳۲۰
- قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹
- قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب ۱۳۶۴
- کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (قانون تعزیرات) مصوب ۱۳۷۵
- قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲

# Legal Civilization

No.10-Spring 2022

- Civil liability of the Official expert of the Judiciary in Iranian and French Law with Emphasis on Judicial Procedure - **Hasan Badini, Sepideh Razi, Mohamad Mehdipour**
- Saadi Shirazi's Compatibilities with the Teachings of Modern Public Law **Majid Najjarzadeh Hanjani**
- Criminal Protection of the Right to the Environment **SHima Naderi, Majid Motallebi**
- The Role of Civic Society in Citizenship Rights' Establishment **Farzaneh Dashti, Abdolkarim SHAheydar**
- The Effects of Increasing the Capital of Joint Stock Companies in Iranian and American Law **Afshin Mojahed**
- Judicial Challenges in Combating Environmental Crimes in Iranian Criminal Law **Esmaeil Kashkoulain, Abass Sheikh-holeslami**
- International Aviation Law Approach to Liability for Corona Virus Transmission in Aviation **Yeganeh Sadat Safavi**
- Effects of Government Contracts on Iranian and British Law **Mohammad Reza Burbur**
- Mediation, Participatory Justice System, third Generation Criminal Justice System and Litigation Rights - **Sadegh Fetili, Sayyed Mohammad Salehi**
- Value and Validity of Expert Theory in Iranian and French Law **Sayyed Jafar Hashemi Bajegani, Maisam Sobhani**
- Environmental Policy Approach in Reducing Risks; Strategies and Approaches **Zahra Tallieolia, Davud Khorramdel**
- Efficient Jurisprudential Rules in the Responsibility of Wasting People's Time **Hamid Soleymani, Rahime Abbasi - Bonari**
- the Role of UN Agencies in Preventing Environmental Pollution from Waste as Global Biosecurity **Rostam Ali Akbari, - Sayyed Mehdi Mousavi**
- Fundamentals of Correcting Non-Common Contracts in the Era of Legislation by Relying on Religious Rerms and Generalities **Sayyed Alireza Amin**
- New Reproductive-Biological Technologies and Child Rights: An Introduction to the Future of Childhood in Iran - **Maryam SHA'ban**
- Pathology of Determining the Punishment in Family Crimes in Fifth Book of the Islamic Penal Code (Tazirat) Approved in 1996; From Explaining the Damage to Providing Solutions **Mahdi Mozafari Anari, Mohammad Amini Zadeh, Ali Arefi Maskoni**
- The Principle of Correctness in Transactions with Emphasis on the Possibility of its Flow in Legal Doubts **Maedeh - Chini Saz, Omid Mohammadi, Ghasem Shaabani**
- About the Theory of Invalidity of Preliminary Investigations in the Iranian Criminal Proceedings (According to the Code of Criminal Procedure Approved in 2014) **Masoud Fadaei Dehcheshmeh, Amir Soleimani, Homeira Taheri**
- A Reflection on the Law Governing the Contractual Obligations of the Insurance Contract in Iranian and American Law - **Farzad Karami kolmoti, Hamed Babaei**
- Investigating the Establishment of Bailment in the British and American Legal Systems and its Application to the Trust - Institution in Iranian Law **Nastaran Arzainan, Mahsasadat Nabavi**
- Criteria for Separating the Crime of Kidnapping from Similar Crimes in the Iranian Penal System **Ahmadreza - Emtehani, Javad Naderi ooj Boghzi, Ali Paidarfard**
- An Introduction to the Principles and Obstacles of Extradition in International Law **Reza Alipanah**
- Corona Virus Effects on Juvenile Delinquency with Respect to USA Law **Peyman Dolatkah Pashaki**
- Manifestations of Change in the Differential Criminal Policy of the Crimes of the Armed Forces of Iran and the United - States of America by the Method of Impunity and Decriminalization **Yasser SHakeri, Alireza Salehi, GHolam Hosein Rezaei**