



A Study of the Legal Aspects of Contagious Diseases in Aviation Industry with Emphasis on Coronavirus Disease

Hamid Kazemi*

Assistant Professor, International Law, Aerospace Research Institute, Tehran, Iran

Milad Sadeghi

Ph.D Student, Business Law and International Investment, University of Tehran, Tehran, Iran

Abstract

The Aviation Industry and its governing law are vulnerable to the outbreak and pandemic of contagious diseases. It is possible that the industry takes part in the spread of disease and endanger lives, while on the other hand, with the spread of contagious diseases, the economic cycle of actors and beneficiaries of the aviation industry is seriously threatened and faced with numerous difficulties, which eventually is to the detriment of the economy in whole. Studies illustrate that the norms and rules related to counter the spreading of disease through air navigation are mainly taken from the International and regional laws but the norms and rules dealing with the economic effects of such pandemics are largely attained from national laws. This article, using the same structure and classification, analyzes legal aspects of contagious diseases in the aviation industry with emphasis on the novel Coronavirus disease. The results indicate that the law of contagious diseases in the aviation industry should have three important characteristics: “cooperative or collaborative”, “supportive” and “temporary”.

Keywords: The Chicago Convention, Annexes, International Health Regulations, Coronavirus Disease, States.

* Corresponding Author: h.kazemi@ari.ac.ir

نگاهی به ابعاد حقوقی بیماری‌های مسری در صنعت هوانوردی با تاکید بر بیماری کووید-۱۹

حمید کاظمی*

استادیار پژوهشگاه هوافضا، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، تهران، ایران

میلاد صادقی

دانشجوی دکتری حقوق تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی، دانشگاه تهران، تهران،

ایران

چکیده

صنعت هوانوردی و حقوق آن از دو جهت به ظهور و همه‌گیری بیماری‌های مسری حساس است و واکنش نشان می‌دهد. از یک سو ممکن است این صنعت با عدم اتخاذ اقدامات موثر در شیوع بیماری نقش داشته باشد و حیات جامعه را با خطر روبرو کند و از سوی دیگر محتمل است که با بروز امراض مسری، چرخه اقتصادی بازیگران و ذی‌نفعان صنعت به شدت تهدید و درگیر مشکلات فراوان شود، امری که در نهایت به ضرر اقتصاد کل تمام می‌گردد. تحقیقات بر این واقعیت تاکید دارند که هنجارها و قواعد مربوط به مقابله با شیوع بیماری از طریق ناوبری هوایی عمدتاً از بطن حقوق بین‌الملل و حقوق منطقه‌ای بیرون می‌آیند ولی هنجارها و قواعد مربوط به مقابله با اثرات اقتصادی حاصل از شیوع امراض مسری بر صنعت هوانوردی، بیشتر زاینده حقوق ملی کشورها هستند. این مقاله بر ساختار و بنیان همین تقسیم و با روش کتابخانه‌ای، ابعاد حقوقی بیماری‌های مسری را در صنعت هوانوردی با تاکید بر بیماری کووید-۱۹ مورد تحلیل و بررسی قرار می‌دهد. نتیجه مقاله حاکی از آن است که حقوق بیماری‌های مسری در صنعت هوانوردی، حقوقی است با سه خصیصه یا ویژگی مهم: «تعاونی و مبتنی بر همکاری»، «حمایتی» و «موقت یا غیر دائمی».

واژگان کلیدی: کنوانسیون شیکاگو، ضوابط، مقررات بین‌المللی بهداشت، کووید ۱۹.

مقدمه

صنعت هوانوردی در ماه‌های اخیر با بحرانی بی‌سابقه مواجه شده است. عامل چنین بحران بی‌سابقه‌ای ظهور و شیوع بیماری ویروس کرونای جدید یا همان کووید-۱۹ است. از آنجا که تامین و حفظ سلامت عمومی از کارویژه‌های اساسی هر دولت است و حقی اساسی برای شهروندان جوامع به شمار می‌رود^۲ دولت‌ها و به تبع آن نظام بین‌الملل با توجه به آثار مخرب بیماری‌های مسری همواره درصدد آن هستند تا با استفاده از راهکارهای بنیادین و تجارب پیشین، از تشدید اثرات مخرب بیماری‌های مسری و تبدیل آن به یک فاجعه ملی و جهانی پیشگیری نمایند.

تاریخ مساله حاکی از آن است که صنعت هوانوردی از زمان پیدایش خود چندین مرتبه شاهد بروز و گسترش بیماری‌های واگیردار بوده است. چنانکه در پایان جنگ جهانی اول، ظهور نوعی از آنفولانزا موسوم به آنفولانزای اسپانیایی منجر به مرگ میلیون‌ها انسان در سطح جهان و از جمله ایران گردید.^۳ امروزه از آن زمان بیش از یک قرن می‌گذرد، جمعیت جهان فزونی گرفته و روابط بشری در این دهکده جهانی نزدیک‌تر و پیچیده‌تر شده است.

شاید این تردید به میان آید که هواپیماهای پیشرفته به دلیل برخورداری از سیستم‌های تهویه مطلوب، امکان ابتلای مسافران به بیماری‌های مسری و صعب‌العلاج را بسیار کاهش

۱. کووید-۱۹، عبارت اختصاری یا کوتاه شده‌ای است که از معادل انگلیسی «بیماری ویروس کرونای ۲۰۱۹» بدست می‌آید. در شیوه‌نامه ۱۹۰۰ سازمان هواپیمایی کشوری (ویرایش دوم: فروردین-۹۹ و همچنین ویرایش دوم، بازنگری دوم: تیر-۹۹) با عنوان «شیوه‌نامه اقدامات پیشگیرانه بیماری کرونا ویروس»، معادل خارجی آن به جهت بی‌توجهی به معنای کامل عبارت اختصاری یا کوتاه‌شده کووید-۱۹، دارای اشکال و ایراد است (ن. ک. به: شیوه‌نامه اقدامات پیشگیرانه بیماری کرونا ویروس، سازمان هواپیمایی کشوری، شیوه‌نامه ۱۹۰۰، ویرایش دوم، بازنگری دوم: تیر-۹۹).

2. See Generally, "Legal Responses to Health Emergencies", (February 2015), The Law Library of Congress, Global Legal Research Center.

3. See Generally: Mohammad Hossein Azizi, Ghanbar Ali Raees Jalali, Farzaneh Azizi, "A History of the 1918 Spanish Influenza Pandemic and its Impact on Iran", Archives of Iranian Medicine, Volume 13, Number 3, (May 2010).

می‌دهند^۱ و لذا حمل و نقل هوایی نمی‌تواند عامل موثری در پخش و انتشار بیماری‌های واگیردار به شمار رود. اما واقعیت این است که تماس نزدیک به بیمار ممکن است برای مسافر دیگر خطرناک باشد^۲ و موجب انتقال بیماری بین مسافران شود، امری که در نهایت شیوع بیماری را از یک شهر یا کشور به شهر یا کشور دیگر تسهیل خواهد کرد.^۳ به همین دلیل است که می‌گویند امراض مسری از طریق سفرهای هوایی و توسط شرکت‌های هواپیمایی به طور فزاینده شیوع پیدا می‌کند. آنچه گفته شد مثبت یک وجه از موضوع این مقاله است:

حمل و نقل هوایی می‌تواند با مدیریت صحیح و وضع مقررات و دستورالعمل‌های بهداشتی از شیوع بیماری‌های مسری در حد گسترده، پیشگیری یا آن را مدیریت نماید؛ این دغدغه‌ای است که از ابتدای حمل و نقل هوایی مخصوصاً در سطح بین‌الملل خود را نشان داده است.

اما وجه دیگر موضوع، اثرات زیان‌باری است که ظهور و شیوع بیماری‌های واگیردار بر صنعت هوانوردی برجای می‌گذارد، اثراتی که عمدتاً به دلیل قطع فعالیت‌ها و ارتباطات هوانوردی یا ایجاد محدودیت‌های متعدد بر آن و به طور کلی کاهش شدید ترافیک هوایی پدیدار می‌شوند. سقوط بیش از پنجاه درصدی شمار پروازهای روزانه در فاصله ماه فوریه تا مارس سال جاری میلادی، بهترین گواه بر مدعای مذکور است.^۴ درباره این دو وجه، فرضیه‌هایی ثابت به نظر می‌رسند:

الف- جنبه‌های حقوقی مربوط به وجه نخست، یعنی مدیریت و پیشگیری از شیوع بیماری‌های مسری عمدتاً در مجرای حقوق بین‌الملل و حقوق منطقه‌ای از جمله اتحادیه اروپا نظم و نظام گرفته‌اند؛ البته این بدان معنی نیست که حقوق ملی کشورها در این

۱. حسن جعفری تبار، «از آسمان میندیش (در حقوق مصرف‌کنندگان و مسافران هوایی)»، از مجموعه مقالات مامن

قافله دل و دانش، شرکت سهامی انتشار (۱۳۹۵)، ص ۱۵۱.

۲. همان.

3. Courtney Clegg, "The Aviation Industry and the Transmission of Communicable Disease: The Case of H1N1 Swine Influenza", (2010), 75 J. AIR L. & COM. 437, P. 438.

4. Niall McCarthy, "COVID-19: Unprecedented Decline in Air Traffic", (31 Mar 2020), available at: <https://www.statista.com/chart/21288/flights-tracked-daily-worldwide>.

خصوصاً تماماً و مستقیماً تابع حقوق بین‌الملل، مقررات منطقه‌ای یا مقررات مشترک هستند، بلکه کشورها نیز تا حدودی نقش سازنده و فعال دارند. به بیان دیگر، این حقوق بین‌الملل و مقررات منطقه‌ای است که بیشتر از حقوق ملی کشورها درباره مسائل مربوط به پیشگیری و کنترل شیوع امراض واگیردار از طریق ناوبری هوایی، قاعده‌سازی و هنجارسازی می‌کند.

ب- اما مدیریت حقوقی اثرات مخرب اقتصادی ناشی از گسترش و شیوع بیماری‌های مسری بر صنعت هوانوردی غالباً با حقوق ملی کشورها است؛ در این سطح، قواعد و هنجارهای حقوقی بیشتر به دست کشورها ساخته و پرداخته می‌شوند و حقوق بین‌الملل و منطقه‌ای در این زمینه نقش کم‌رنگ‌تری دارند.

بنابر مراتب یادشده، در این مقاله سعی می‌شود با تأکید بر بیماری ویروس کرونا، ابعاد حقوقی بیماری‌های مسری در صنعت هوانوردی طی دو بخش مجزا مورد تحقیق و بررسی قرار گیرد. بخش نخست درباره سازکارهای حقوقی مربوط به مدیریت و پیشگیری از شیوع بیماری‌های مسری از طریق ناوبری هوایی گفتگو خواهد کرد و بخش دوم به سراغ مدیریت حقوقی اثرات منفی ناشی از گسترش و شیوع بیماری بر صنعت هوانوردی خواهد رفت و در پایان به رسم همیشگی و مستقر تحقیقات، نتایج و پیشنهادهایی برای مطالعات و کارهای آتی ارائه خواهند شد.

۱. سازکارهای حقوقی مربوط به مدیریت و پیشگیری از شیوع بیماری‌های

مسری از طریق ناوبری هوایی

در بُعد سازکارهای حقوقی مربوط به پیشگیری و مدیریت بیماری‌های مسری از طریق ناوبری هوایی، حق تقدم در بررسی و مطالعه با مقررات کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی، موسوم به پیمان شیکاگو (۱۹۴۴) است و دلیل آن نه سابقه تاریخی کنوانسیون بلکه اهمیت خود کنوانسیون شیکاگو است که در حال حاضر به مثابه قانون اساسی هوانوردی بین‌المللی، هسته اصلی روابط میان دولت‌ها را پی‌ریزی می‌کند و به ارتباطات هوانوردی نظم و انضباط می‌بخشد. با وجود این، هر چند در مقیاس بین‌المللی، مقررات کنوانسیون شیکاگو بعنوان مبنای اصلی برخورد با بیماری‌های مسری در حمل و نقل بین‌المللی قلمداد می‌شوند ولی در ادامه مباحث ذکر می‌شود که مقررات بین‌المللی

بهداشت نیز نقش قابل توجهی در تبیین قواعد و هنجارهای مربوطه ایفا می‌کنند که اهمیت آن به واقع کمتر از مقررات شکل گرفته درون محتوای صنعت هوانوردی نیست. البته در این میان از سهم حقوقی که تار و پود آن بدست سازمان‌ها و نهادهای منطقه‌ای همچون اتحادیه اروپا بافته شده است، نباید غافل ماند؛ حقوقی که در دوران همه‌گیری بیماری ویروس کرونا، مستند اقدامات و تدابیر محدود کننده برخی دولت‌های عضو اتحادیه قرار گرفت و منجر به ایجاد محدودیت بر سفرهای هوایی گردید. ذیلاً ابتدا به رویکرد کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی پرداخته و در آخر کیفیت و چگونگی اتخاذ اقدامات اضطراری در حقوق اتحادیه اروپا مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

۱-۱. رویکرد کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی

«کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی» (۱۹۴۴) در ماده ۱۴ به طور خاص دولت‌ها را ملزم نموده است تا به منظور پیشگیری از شیوع امراض مسری به وسیله ناوبری هوایی، اقدامات موثری را به انجام رسانند. ماده ۱۴ کنوانسیون شیکاگو مقرر داشته است:

«هر دولت متعهد توافق می‌کند که برای پیشگیری از شیوع وبا، حصبه (مسری)، آبله، تب زرد و طاعون به وسیله ناوبری هوایی و [همچنین] دیگر امراض واگیردار که دولت‌های متعهد گاهگاه باید تعیین کنند، اقدامات موثری را معمول دارد و بدان منظور دولت‌های متعهد مشاوره تنگاتنگی را با آژانس‌های مرتبط با مقررات بین‌المللی مربوط به اقدامات بهداشتی که در خصوص هواپیما قابل اعمال هستند، برقرار خواهند کرد. چنین مشاوره‌ای نسبت به اعمال هر گونه کنوانسیون بین‌المللی موجود در باب این موضوع که دولت‌های متعهد ممکن است عضو آن باشند، بی‌تاثیر خواهد بود»^۱.

1. Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago, on 7 December 1944, Article 14, available at: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf.

ماده ۱۴ کنوانسیون حاوی سه گزاره است که در ترجمه‌های فارس آن، اعم از ترجمه «قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی» (مصوب ۱۳۲۸/۰۴/۳۰) و نیز سایر ترجمه‌های به عمل آمده در مجموعه قوانین و مقررات متفرقه، اشتباهات فاحشی به چشم می‌خورد. در قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی، مندرج در سامانه قوانین مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ترجمه زیر از ماده مورد بحث به عمل آمده است:

به طور کلی از دل ماده ۱۴ سه تعهد را می‌توان برای دولت‌ها به تصویر کشید. نخست، لزوم اتخاذ «اقدامات موثر»؛ دوم، الزام به رعایت «اصل مشاوره» و سوم، ضرورت تن دادن به «قاعده سازگاری»، یعنی همزیستی «اصل مشاوره» با کنوانسیون‌ها و اسناد مربوطه:

الف- تعهد دولت‌ها به اتخاذ اقدامات موثر^۱ در مقابله با بیماری‌های مسری، مفهومی است که کنوانسیون درباره آن صحبت نکرده و از این رو مجمل و مبهم مانده است. البته ممکن است که اجمال و ابهام این مفهوم تا حدودی با مراجعه به سایر مقررات کنوانسیون و حتی برخی از ضوابط آن که حاوی مقرراتی در باب مدیریت و پیشگیری از انتشار امراض مسری هستند، کاسته شود ولی شکی نیست که این مراجعه اگر هم از لحاظ نظری گره‌گشای مشکل باشد، به لحاظ عملی نمی‌تواند مفید و مطلوب باشد، زیرا می‌دانیم که

«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 موثری که در هر مورد لازم بداند، اتخاذ کند و برای این منظور کشورهای متعاهد یا بنگاه‌های وابسته به نظارت بین‌المللی در خصوص تدابیر صحی 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 متعاهد آن را امضا نموده باشند، خللی وارد سازد».

در این ترجمه چندین اشتباه و اشکال بزرگ وجود دارد. از جمله اینکه گزاره آخر ترجمه، دارای اشکال مفهومی است و به نظر می‌رسد که کلمه «نباید» بعد از عبارت «چنین مشاوره‌ای...» یا پیش از عبارت «خللی وارد سازد» از قلم افتاده است. اشکال دیگر ترجمه مذکور اشاره به قید «مرتباً» است که از متون معتبر کنوانسیون چنین قیدی برداشت نمی‌شود. برخی دیگر از مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری ترجمه نسبتاً متفاوتی از ماده ارائه داده‌اند:

«هر یک از کشورهای عضو پیمان موافقت می‌نمایند که در مواقع لازمه برای جلوگیری از شیوع وبا-تیفوس (مسری)-آبله-تب زرد- طاعون و سایر امراض ساریه به وسیله هواپیما اقدام لازم بعمل آورند و برای این منظور کشور مزبور یا دواير مربوطه‌ای که با مقررات بین‌المللی در مورد امور بهداشتی متعلقه به هواپیما ارتباط دارند، به طور دقیق مشورت و مذاکره خواهند نمود. این مذاکرات باید بدون اینکه صدمه‌ای به اجرای پیمان‌های موجوده بین‌المللی در این موضوع که کشور مورد بحث نیز در آن شرکت دارد، وارد آورد، انجام گیرد؛ نسرين پروين، مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری (تهران: انتشارات پلانته، ۱۳۷۵) ص ۲۲۷. در ترجمه اخیر نیز خطاهایی قابل ملاحظه است، چنانکه در متن به زبان انگلیسی کنوانسیون، موثر بودن وصف اقدامات دولت‌ها است، نه لازم بودن. در این مقاله به دلایل مذکور، نویسندگان ترجمه صحیح یا درستی از ماده ۱۴ یا دست‌کم ترجمه‌ای که نسبت به سایر ترجمه‌های موجود دارای اشکالات کمتری است، ارائه داده‌اند.

1. Effective Measures.

تعهد دولت‌ها به اجرای مفاد ضوابط کنوانسیون شیکاگو، تعهدی مطلق نیست.^۱ به علاوه؛ همه دولت‌ها از تخصص، وسایل و امکانات مناسب و کافی در جهت مقابله با شیوع امراض مسری به وسیله ناوبری هوایی و حتی در سطح کلان خود برخوردار نیستند. طبعاً این نابرابری بر عملکرد دولت‌ها در اجرای اقدامات موثر، نفوذ بسیار و بسزایی دارد. پیرامون این موضوع یعنی عدم امکان اتخاذ اقدامات موثر، توضیحات بیشتری در قسمت «اقدامات اضطراری در پرتوی حقوق اتحادیه اروپا» خواهد آمد.

الف- الزام به رعایت اصل مشاوره دومین تعهد مهمی است که از ماده ۱۴ ناشی می‌شود. رعایت اصل مشاوره یا توصیه به اجرای آن در حقوق هوایی مسبوق به سابقه است، به طوری که نظائر دیگر آن در سایر مقررات کنوانسیون شیکاگو^۲ و اسناد ایکائو از جمله سند مربوط به «سیاست‌های ایکائو در خصوص خدمات فرودگاهی و ناوبری هوایی»^۳ قابل ملاحظه است. از ظاهر ماده ۱۴ چنین برداشت می‌گردد که مشاوره دولت‌ها با هدف اتخاذ اقدامات موثر صورت می‌گیرد اما در اینکه دولت‌ها دقیقاً با چه نهادهایی میبایست در راستای عمل به حکم مندرج در ماده، اقدامات مشاوره‌ای را معمول دارند؟، موضوع به جهت ابهام در معنای عبارت «آژانس‌های مرتبط با مقررات بین‌المللی...» کاملاً روشن به نظر نمی‌آید، زیرا معلوم نیست که آیا مقصود از این مقررات بین‌المللی، صرفاً مقرراتی هستند که در دایره حقوق سخت^۴ جای دارند یا آنکه مقررات مربوط به حقوق نرم^۵ هم در این زمینه باید مد نظر و مورد توجه قرار بگیرند؟

ظاهر ماده و اشاره به قید «قابل اعمال»، برداشت مضیق را تایید می‌کند ولی فلسفه مشاوره که همانا هدف از آن هدایت دولت‌ها سمت اتخاذ اقدامات موثر است، موید یک

۱. حمید کاظمی، حقوق بین‌الملل عمومی هوایی (تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، ۱۳۹۵) ص ۱۵۳.

۲. برای مثال در باب بهبود تسهیلات ناوبری هوایی، ماده ۶۹ کنوانسیون شیکاگو مقرر می‌دارد که «چنانچه شورای ایکائو بر این عقیده باشد که فرودگاه‌ها و سایر تسهیلات ناوبری هوایی یک دولت متعاقد برای عملیات ایمن، کارآمد و اقتصادی خدمات هوایی بین‌المللی به وجه معقولی کافی یا بسنده نباشد، شورا می‌بایست مستقیماً با دولت مربوطه و سایر دولت‌های تحت تاثیر، با امید به یافتن وسایلی که وضعیت را می‌تواند درمان کند، مشاوره نماید».

3. See ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, Doc 9082, Ninth Edition-2012, at 17.

4. Hard Law.

5. Soft Law.

برداشت موسع است، بدین نحو که در معنای اخیر لازم است دولت‌ها حتی با آن دسته از نهادهایی که صرفاً با هدف ارائه توصیه‌نامه اقدام به صدور مقررات در حوزه مسائل بهداشتی هوانوردی می‌کنند، مشاوره برقرار نمایند.

ب- قاعده سازگاری^۱ نیز تعهدی است که در ماده ۵۷ «مقررات بین‌المللی بهداشت» (۲۰۰۵) هم دیده می‌شود، بدین نحو که دولت‌های متعاقد تصدیق کرده‌اند که «مقررات بین‌المللی بهداشت» و سایر توافقنامه‌های بین‌المللی مرتبط باید به گونه‌ای که باهم سازگار باشند تفسیر گردند؛ ضمن آنکه «مقررات بین‌المللی بهداشت»، حقوق و تعهدات اعضا را که از سایر توافقنامه‌های بین‌المللی نشأت می‌گیرند، تحت تاثیر قرار نخواهند داد.^۲ با این حال وفق ماده ۵۸ همین مقررات؛ «مقررات بین‌المللی بهداشت»، میان دولت‌های متعهد به این مقررات و نیز میان همان دولت‌ها و «سازمان جهانی بهداشت»، جایگزین تعدادی از توافقنامه‌ها و مقررات بین‌المللی بهداشتی شده‌اند. از جمله این توافقنامه‌های بین‌المللی، «کنوانسیون بین‌المللی بهداشت ناوبری هوایی» است که در ۱۵ دسامبر ۱۹۴۴ یعنی تنها هشت روز پس از امضای کنوانسیون شیکاگو، در واشینگتن منعقد شده بود. این توافقنامه بین‌المللی خود «کنوانسیون بین‌المللی بهداشت ناوبری هوایی ۱۲ آوریل ۱۹۳۳» را تکمیل و اصلاح می‌کرد. کنوانسیون ۱۲ آوریل ۱۹۳۳ هم مشمول حکم مندرج در ماده ۵۸ مقررات بین‌المللی بهداشت بوده و از اعتبار افتاده است^۳ و زمان انعقاد آن به وضوح حکایت از این دارد که دولت‌ها از همان دوران طفولیت صنعت هوانوردی، به اهمیت مساله ارتباط میان سلامت عمومی و هوانوردی پی برده و آن را در سطح بین‌المللی انتظام داده بودند.

گفتنی است که علاوه بر ماده ۱۴ کنوانسیون شیکاگو، مقررات دیگری در همین کنوانسیون در باب مدیریت و پیشگیری از انتشار امراض مسری قابل استناد هستند؛ چنانکه قسمت دوم ماده ۹ کنوانسیون به هر دولت متعاقد اجازه و حق داده است تا در شرایط یا اوضاع و احوال استثنائی یا به هنگام دوره اضطراری یا در راستای ایمنی عموم، پرواز بر

1. Compatibility Rule.

2. International Health Regulations, (2005), Third Edition, World Health Organization, Article 57 (1).

3. Ibid. Article 58 (1 (a), (g)).

فراز تمام یا بخشی از قلمرو خویش را به طور موقت و با رعایت شرایطی محدود یا ممنوع سازد.

در نهایت باید افزود که در حال حاضر با پیشرفت علوم، ساختار ماده ۱۴ کنوانسیون شیکاگو که مهمترین مقرره مربوط به بهداشت در ناوبری هوایی است، کمی کهنه و قدیمی به نظر می‌رسد و به یک بازسازی و مرمت احتیاج دارد. ریشه‌کن شدن بیماری آبله از سال ۱۹۷۹ بنا به گواهی دانشمندان و تایید سازمان جهانی بهداشت در سال ۱۹۸۰، مهر تاییدی بر همین واقعیت است.^۱ با وجود این، همانطور که نویسندگان گفته‌اند کنوانسیون شیکاگو با اتخاذ سیستم قانونگذاری شناور، راه را برای پیشرفت مقررات و به بن‌بست نرسیدن آن باز گذاشته است.^۲ احتمالاً منظور این دسته از نویسندگان، وضع مقررات از طریق ضمائم کنوانسیون و فعالیت‌ها و اقدامات «سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری» (ایکائو) است. حال که سخن به ضمائم کنوانسیون شیکاگو و تحرکات ایکائو کشیده شد، مناسب است که نخست به مقررات مندرج در ضمائم کنوانسیون و پس از آن پیرامون ورود ایکائو به مورد خاص بیماری ویروس کرونا پرداخته شود.

۱-۱-۱. مقررات مندرج در ضمائم کنوانسیون شیکاگو

با اینکه در میان ضمائم (انکس‌های) کنوانسیون شیکاگو هیچ ضمیمه خاصی مستقلاً به مسائل سلامتی و بهداشتی اختصاص نیافته است، اما استانداردها و رویه‌های پیشنهادی قابل توجهی در برخی ضمائم از جمله ضمیمه نهم (با عنوان تسهیلات) وجود دارند که به طور مستقیم به مسائل مختلف و مهم سلامت عمومی می‌پردازند. به باور و عقیده برخی هرچند هدف نهایی این مقررات تسهیل شرایط و فرآیندهای مربوط به عزیمت و ورود هواپیما می‌باشد، اما به واقع بدون کمک و مساعدت از طرف سایر سازمان‌های تخصصی همچون «سازمان غذا و کشاورزی»، «اتحادیه جهانی پست»، «سازمان جهانی گمرک» و «سازمان جهانی بهداشت»، ناقص و ناتمام خواهند بود.^۳

1. Usha Balasubramaniam, "Air Passenger Health and Consumer Protection", (2008), 73 J. AIR L. & COM. 675, p. 679.

۲. نادر مردانی و رضا عرب، حقوق بین‌الملل هوایی (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۳) ص ۵۸.

3. Gael Poget, "Legal Aspects of Facilitation in Civil Aviation: Health Issues", A Thesis Submitted to the Faculty of Graduate and Postdoctoral Studies in Partial

عقیده مذکور درست و قابل تایید به نظر می‌رسد و در این زمینه برای نمونه می‌توان به ارجاع ضمیمه نهم به رعایت احکام مرتبط مقررات بین‌المللی بهداشت سازمان جهانی بهداشت استناد جست، مقرراتی که نه فقط نسبت به یک وزارت خانه به خصوص، بلکه بر همه ارکان دولت خاصیت اجبار حقوقی دارند^۱ و در پی تضمین حداکثر حفاظت از بشر در برابر انتشار بیماری‌ها و در عین حال به حداقل رساندن دخالت در مسافرت و تجارت جهانی هستند:^۲

«دولت‌های متعاقد می‌بایست مطابق با احکام مرتبط مقررات بین‌المللی بهداشت سازمان جهانی بهداشت عمل نمایند».^۳

با وجود چنین ارجاعاتی، ضمام در مواقعی نیز بی‌آنکه به فن ارجاع روی آورند، خود دستورات و تدابیر ویژه‌ای را خلق کرده‌اند. ضرورت دسترسی فرودگاه‌های بین‌المللی به تسهیلات مناسب برای اجرای اقدامات بهداشت عمومی (ضمیمه نهم)،^۴ لزوم تجهیز هواپیما به وسایل پزشکی قابل دسترسی و کافی (ضمیمه ششم)^۵ و نیاز به تاسیس برنامه اضطراری فرودگاهی متناسب با عملیات هواپیما و سایر فعالیت‌هایی که در فرودگاه انجام می‌شوند (ضمیمه هفدهم)^۶ از این قبیل الزامات به شمار می‌روند که البته بیشتر چهره و ماهیت فنی دارند.

باری به طوری که گفته شد تعهد دولت‌ها به اجرای ضمام کنوانسیون، تعهدی مطلق نیست ولی به نظر می‌رسد که این مطلب دست کم نسبت به آن دسته از مقررات ضمام

Fulfillment of the Requirements of the Degree of Master of Laws, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, (2003), p.47.

1. Lawrence O. Gostin, *Global Health Law* (Cambridge: Harvard University Press, 2014) P. 181.

2. Huei-Chih Niu, "A Comparative Perspective on the International Health Regulations and the World Trade Organization's Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures", *Asian Journal of WTO & International Health Law and Policy*, Vol. 1, 513, (2006), P 518; *International Health Regulations* (2005), op.cit. Article 2.

3. Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation, Facilitation, Fifteenth Edition, October (2017), at 8.12.

4. Ibid. at 6.37.

5. Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, Operation of Aircraft, Part I-International Commercial Air Transport-Aeroplanes, Tenth Edition, (July 2016,) at 6.2.2.

6. Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation, Security, Tenth Edition, (April 2017), at 9.1.1.

که از ضرورت اجرای مقررات بین‌المللی بهداشت یاد کرده‌اند، قابل تأیید نباشد، زیرا مقررات بین‌المللی بهداشت خاصیت اجباری خود را نه از ضمامن کنوانسیون شیکاگو، بلکه از اساسنامه سازمان جهانی بهداشت کسب می‌کنند، چرا که اساسنامه سازمان پس از اشاره به اختیار مجمع بهداشت نسبت به اتخاذ مقررات در موارد معین از جمله الزامات بهداشتی، قرنطینه‌ای و سایر روش‌های طراحی شده به منظور پیشگیری از اشاعه جهانی بیماری، درباره اثر پذیرش مقررات چنین می‌نویسد:

«مقرراتی که پیرو ماده ۲۱ اتخاذ شده‌اند، پس از آنگهی مناسبی که از اتخاذ آنها به وسیله مجمع بهداشت داده می‌شود، برای تمامی اعضا به اجرا در می‌آیند مگر در خصوص اعضایی که در مهلت مقرر در آنگهی، دبیرکل را از رد یا شروطی (تحفظ‌هایی) مطلع سازند»^۱.

با وجود این ممکن است بخش اخیر ماده فوق که حاوی حکمی استثنائی نسبت به اصل لازم‌الاجرا بودن مقررات است، دستاویز این تعبیر قرار گیرد که مقررات جهانی بهداشت نیز در هر حال از دیدگاه اکید حقوقی الزامی نیستند، زیرا دولت‌ها می‌توانند بجای آنکه به طور خودکار متعهد به اجرای مقررات بین‌المللی بهداشت شوند، از مشارکت در این امر صرف‌نظر نمایند؛ لذا وضعیت حقوقی مقررات بین‌المللی بهداشت از این جهت به وضعیت حقوقی مقررات ضمامن کنوانسیون شیکاگو شباهت زیادی دارد.^۲

1. Constitution of the World Health Organization, Articles 21 and 22, available at: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1948/04/19480407%2010-51%20PM/Ch_IX_01p.pdf.

۲. پیرامون اختیار دولت‌ها میان صرف‌نظر از مشارکت در اجرای مقررات بین‌المللی بهداشت و متعهد شدن آنها به نحو خودکار، ن. ک. به:

Lawrence O, Gostin Devi Sridhar & Daniel Hougenobler, "The Normative Authority of the World Health Organization", *Public Health XXX*, (2015), 1-10, p.3.

و در تأیید این نظر که مقررات صادره از سوی سازمان جهانی بهداشت و سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری قویاً اجباری و الزام‌آور نیستند، ن. ک. به منبع زیر:

Misael Arellano, "Ready to Fly? New Regulations Affecting Passengers During the Pandemic", (June 15, 2020), *Abogados Sieraa Monthly Digital Publication*, Year 15, No. 01, (2020), P. 2.

۲-۱-۱. ورود ایکائو به مورد خاص بیماری ویروس کرونا

با شدت یافتن و جدی شدن شیوع بیماری ویروس کرونا، ایکائو در (۶) مارس سال ۲۰۲۰، در ارتباط با کووید-۱۹ بیانیه‌ای را به طور مشترک با «سازمان جهانی بهداشت» صادر کرده است که اگرچه خود ذاتاً ارزش حقوقی ندارد و غالباً از «هست‌ها و هنجارهای موجود» خبر می‌دهد، ولی توجه به برخی از مفاد آن بیش از پیش می‌تواند مشی و راهبردهای حقوق بین‌الملل را در مدیریت و پیشگیری از انتشار امراض واگیردار به وسیله نوابری هوایی معلوم و مشخص کند. بنابراین بررسی مفاد بیانیه یادشده به جهت تکمیل مباحث گذشته ضروری می‌نماید.

این بیانیه مشترک بعد از ذکر یک مقدمه درباره گزارش بروز بیماری در استان هوئی جمهوری خلق چین، ناشناخته بودن علت بروز آن، تشکیل کمیته اضطراری در تاریخ ۳۰ ژانویه ۲۰۲۰ بر اساس مقرارت بین‌المللی بهداشت، اعلام رسمی «وضعیت اضطراری بهداشتی عمومی با اهمیت بین‌المللی» از سوی مدیر کل سازمان جهانی بهداشت، صدور مجموعه‌ای از توصیه‌نامه‌های موقت و همچنین ارائه مشورت از سوی همین سازمان به کشورها و جامعه جهانی در خصوص اقداماتی به منظور حفظ سلامت و پیشگیری از شیوع این اتفاق ناخوشایند بر چند امر به شرح زیر اذعان و تاکید می‌کند:

الف- فعالیت سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری با دولت‌ها و شرکای صنعتی همچون «انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی» (یاتا)^۱ و «شورای بین‌المللی فرودگاه‌ها»^۲ به منظور ارائه راهنمایی به مقامات هواپیمایی، خطوط هواپیمایی و فرودگاه‌ها در خصوص اقدامات مناسب با هدف حفظ بهداشت مسافران و کاهش خطر انتقال بیماری؛

ب- صدور دو آگهی رسمی الکترونیکی و یک نامه دولتی از سوی ایکائو به منظور تاکید بر نقش این نهاد در ارائه اطلاعات مرتبط با هوانوردی در مورد کووید-۱۹ و خدمت‌رسانی (به عنوان یک تسهیل‌گر کلیدی برای دولت‌ها و سازمان‌های عضو برنامه کاپسکا^۳) در جهت اجرای همکاری و هماهنگی موثر با تمامی ذی‌نفعان؛^۱

1. International Air Transport Association (IATA).

2. Airports Council International (ACI).

3. Collaborative Arrangement for the Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA).

پ- یادآوری اهمیت مقررات و ارشادات موجود، بویژه استانداردهای مربوطه مندرج در ضمائ مختلف کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی و مقررات بین‌المللی بهداشت (۲۰۰۵) به تمامی ذی‌نفعان؛

ت- تاکید بر اهمیت تعاون میان‌بخشی در سطح ملی و تذکر به دولت‌ها نسبت به برقراری هماهنگی میان مقامات هوانوردی و بهداشتی و استقرار «کمیته‌های ملی تسهیل».

ث- تاکید سازمان جهانی بهداشت بر اهمیت آگاهی مسافران در پیشگیری از انتقال کووید-۱۹ و ارائه مشاوره از سوی همین نهاد به کشورها در خصوص دایر کردن اقدامات سلامت عمومی متناسب با خطرات سلامت عمومی و سازگار با مقررات بین‌المللی بهداشت.^۲

این بیانیه در خاتمه بر این باور است که سازمان جهانی بهداشت، ایکائو و سازمان‌های صنعتی هواپیمایی، به منظور حمایت از دولت‌ها، مسافران و صنعت هوانوردی، با اتکا بر تجارب گذشته حاصل از همه‌گیری بیماری‌های مسری؛ رهنمودها، مجموعه ابزارها و برنامه‌های واکنشی جامعی را در راستای کاهش خطرات، طراحی و ایجاد کرده‌اند. به نظر بیانیه مشترک، تعاون و هماهنگی بین‌المللی سختی میان دولت‌ها و سایر نهادها و همچنین میان بخش‌های عمومی و خصوصی در جریان است و باید آنچنان که در گذر زمان مورد نیاز است، تقویت گردد.^۳

۱. کاپسکا یا «قرارداد تعاونی (مشترک) مربوط به پیشگیری و مدیریت رویدادهای بهداشت عمومی در هوانوردی کشوری»، توافقی جهانی و همکاریانه است که در سال ۲۰۰۶ میان چندین سازمان بین‌المللی، شامل ایکائو، سازمان جهانی بهداشت، سازمان جهانی گردشگری ملل متحد، انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) و شورای بین‌المللی فرودگاه‌ها تاسیس گردید. از جمله اهداف این برنامه، کمک به دولت‌ها برای رعایت استانداردها و رویه‌های پیشنهادی مرتبط ایکائو (ضائم یا انکس‌های ۶، ۹، ۱۱ و ۱۴) و آیین‌های این سازمان، رعایت مقررات بین‌المللی بهداشت (۲۰۰۵) و اجرای رهنمودهای ایکائو، سازمان جهانی بهداشت، شورای بین‌المللی فرودگاه‌ها و همچنین یاتا است (<https://www.capsca.org/CAPSCARef.html>).

2. Joint Statement on COVID-19, ICAO-World Health Organization, March, 6, 2020 available at: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-WHO-publish-joint-statement-on-COVID-19.aspx>.

3. Ibid.

۲-۱. اقدامات اضطراری در پرتوی حقوق اتحادیه اروپا

حقوق اتحادیه اروپا به موجب مقررات مشترک به دولت‌های عضو اجازه می‌دهد تا چنانچه لازم باشد، هر دولت به طور موقت سیاست‌هایی را در حوزه حمل و نقل هوایی به عنوان اقدامات اضطراری پیاده کند. در حقیقت دولت‌های عضو اتحادیه اروپا می‌توانند به منظور رفع مشکلات ناگهانی و کوتاه‌مدت نظیر کووید-۱۹ که ناشی از وضعیت‌های غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب است، از اجرای حقوق ترافیکی^۱ امتناع ورزند، آن را محدود سازند یا شرایطی را بر اجرای آن وضع نمایند. با این حال چنین اقداماتی باید با احترام به اصل تناسب و شفافیت و نیز مبتنی بر ضابطه عینی و غیر تبعیض‌آمیز باشد.^۲ البته کمیسیون اروپا و سایر دولت‌های عضو می‌بایست بدون تاخیر از این اقدامات به همراه توجیه کافی آن مطلع گردند و اگر مشکلاتی که چنین اقداماتی را ضرورت می‌بخشد برای بیش از ۱۴ روز تداوم داشته باشد، دولت عضو باید کمیسیون و دیگر دولت‌های عضو را آگاه نماید و نیز می‌تواند با توافق کمیسیون، اقدامات مربوطه را برای دوره‌های بعدی تا ۱۴ روز تمدید کند.^۳ مهم‌تر از همه در صورتی دولت مربوطه در اتخاذ اقدام خود الزامات مذکور را مراعات نکرده باشد یا به هر نحو دیگری اقدام متخذه مغایر با حقوق اتحادیه اروپا باشد، کمیسیون ممکن است به تقاضای دولت(های) درگیر شده عضو یا به ابتکار عمل خویش، اقدام دولت عضو را معلق سازد.^۴

دستورات فوق که در مقرر پارلمان و شورای اروپا با عنوان «قواعد مشترک عملیات خدمات هوایی در جامعه اروپایی» درج شده‌اند، در دوران همه‌گیری بیماری ویروس کرونا، مستند اقدامات برخی کشورها قرار گرفتند. از جمله آن کشورها قبرس بود که با صدور فرمانی، به خصوص پروازهای خود را برای یک دوره مشخص ممنوع نمود؛ البته برخی از پروازها از قبیل پروازهای مربوط به حمل بار میان فرودگاه‌های قبرس و سایر

۱. منظور از حقوق ترافیکی حقوقی است که امکان اجرا و انجام عملیات خدمات هوایی را میان فرودگاه‌های دو کشور مختلف فراهم می‌سازد. تعریف مذکور برگرفته از تعریف ارائه شده در مقررات مشترک اروپایی است:

“Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on Common Rules for the Operation of Air Services in the Community”, (Hereinafter Regulation 1008/2008), Article 2 (13).

2. Regulation 1008/2008, Article 21(1).

3. Ibid. Article 21 (1).

4. Ibid. Article 21 (2).

فرودگاه‌های کشورهای عضو اتحادیه و همچنین ایسلند، لیختن‌اشتاین، نروژ و سوئیس مشمول این منع نبود.^۱ استثنای پروازهای مربوط به حمل بار در حقیقت در قالب اصل تناسب توجیه‌پذیر است و بویژه با توجه به ضرورت برقراری ارتباطات لجستیکی در جهت فراهم کردن پاسخ‌های اضطراری بهداشتی، کاملاً حیاتی به نظر می‌رسد. با این حال نباید اینطور پنداشت که رعایت اصول ماهوی و شکلی (آیینی) مذکور همیشه به سادگی امکان‌پذیر است. مشکلات مربوط به رعایت این اصول از جایی شروع می‌شود که دولت‌ها همگی از تخصص، منابع و امکانات برابر، مناسب و کافی برخوردار نیستند. نابرابری در تخصص، منابع و امکانات یا کافی و مناسب نبودن آنها، آشکارا می‌تواند موجبات انحراف از اصول پیش‌گفته را ایجاد نماید؛ چندان که ممکن است یک دولت با توجه به برخورداری از وسایل و سرمایه مالی و انسانی و برنامه‌ریزی‌های پیشین، حقوق ترافیکی را در ایام شیوع و همه‌گیری ویروس، دست‌نخورده گذارد و انتشار بیماری را به سایر طرق مدیریت و کنترل نماید، در حالی که دولت دیگری با وجود امکان تهیه منابع مختلف و وسایل جایگزین و کم‌هزینه‌تر و یا با اهمال و غفلت در برنامه‌ریزی و آمادگی قبلی، محدودیت‌ها و ممنوعیت‌هایی را نسبت به حقوق ترافیکی تحمیل کند. در چنین وضعی به نظر می‌رسد که دولت اخیر متهم به نقض اصل تناسب است و همین مساله می‌تواند مشروعیت اقدامات اضطراری او را به جد با تردید روبرو سازد. در واقع احتمال می‌رود که در تعارض میان اقدامات اضطراری و اصول حقوقی که از درجه اهمیت بسیار بالایی برخوردار هستند، ترجیح و برتری با اصول حقوقی است و همین اصول هستند که کیفیت و چگونگی اقدامات اضطراری اتخاذ شده را مورد پایش، مواظبت و مراقبت قرار می‌دهند. این نتیجه یعنی اولویت و تقدم دادن به اصول حقوقی بر اقدامات اضطراری شاید با مبانی حقوق سلامت و بهداشت در تضاد باشد ولی خود تامین‌کننده مصالح دیگری است که بی‌شک دور افکندن آنها را هیچ ذوق سلیمی نمی‌پذیرد. پس در این نظریه وضع محدودیت یا ممنوعیت بر مسافرت‌های هوایی شهروندان و آزادی عبور و مرور آنها هرچند که با انگیزه عالی تامین سلامت عمومی جامعه پیش‌بینی و اجرا گردد، مادام که موثر یا کارآمد نباشد یا آنکه بر اصول حکمرانی خوب از قبیل شفافیت استوار نباشد،

1. The Civil Aviation (Defining of Measures for Prevention of COVID-19 Spread), 2020 Decree, available at: <https://www.pio.gov.cy/coronavirus/diat/8en.pdf>.

اقدامی است با بنیان‌های متزلزل و سست که به احتمال زیاد مشروعیت اساسی یا قانونی آن نزد مراجع صالحه به چالش کشیده خواهد شد، همانگونه که در سال ۱۹۰۰ میلادی، دادگاه فدرال ایالات متحده آمریکا در یک دعوا، قرنطینه‌ای را که ایالت سان فرانسیسکو در جهت واکنش به شیوع نوعی از طاعون وضع کرده بود، به دلیل آنکه اقدام قرنطینه‌ای دارای انگیزه‌های نژادی بود و به گونه‌ای نامناسب و ضعیف برای جلوگیری از شیوع بیماری طراحی شده بود، ملغی و غیر قابل اجرا اعلام نمود.^۱

۲. مقابله با اثرات اقتصادی ناشی از همه‌گیری بیماری‌های مسری بر صنعت

هوانوردی

در مقدمه اشاره شد که حقوق ملی کشورها نقش اول را در مقابله با اثرات منفی اقتصادی ناشی از همه‌گیری بیماری‌های مسری بر صنعت هوانوردی ایفا می‌کند. با اینکه نگاهی به تعداد قابل توجهی از قوانین ملی هواپیمایی در کشورهای مختلف گویای آن است که موضوع بیماری‌های مسری در مقایسه با موضوعات مشابهی چون مسائل زیست‌محیطی صنعت هوانوردی و همچنین در مقایسه با ورود کنوانسیون شیکاگو به مساله پیشگیری از شیوع امراض مسری، کمتر مورد نظر قوانین مذکور قرار گرفته است؛ ولی واقعیت این است که صرف‌نظر از کم‌توجهی یا عدم توجه قوانین هواپیمایی کشورها، در حقوق داخلی موضوعات مربوط به امراض واگیردار به لحاظ گستردگی و تنوع قابل قیاس با حقوق بین‌الملل نیستند. در سطح ملی، اقدامات حقوقی علاوه بر این که همانند حقوق بین‌الملل و حقوق منطقه‌ای سودای پیشگیری از انتشار امراض مسری و مقابله با آن را در سر دارند و گاه موازی و همگام با رهنمودهای حقوق بین‌الملل و حقوق منطقه‌ای حرکت می‌کنند، درصدد مدیریت اثرات و نتایج منفی و نامطلوب حاصل از همه‌گیری این بیماری‌ها بر صنعت هوانوردی نیز هستند. تلاش کشورها در راستای ترمیم یا تخفیف اثرات زیان‌بار و مشکلات ناشی از شیوع ویروس کرونا بر این صنعت، مجموعاً از حمایتی بودن حقوق حاکم بر بیماری‌های مسری در صنعت هوانوردی پرده بر می‌دارد. به زبان بهتر یکی از اختصاصات مهم حقوق حاکم بر بیماری‌های مسری در صنعت هوانوردی،

1. Jew Ho v. Williamson, (1900), available at: <https://www.nejm.org/doi/pdf/10.1056/NEJMp2004211>.

جنبه حمایتی آن است. البته باید توجه داشت که ویژگی حمایت از زیان‌دیدگان صنعت هوانوردی یا بازیگران در معرض خطر، حالت دائمی ندارد و بنا نیست که به صورت دائمی یا ثابت تداوم داشته باشد و از این رو چنین وضعی به حالت قوانین موقت شباهت کامل دارد.^۱

جنبه حمایتی از ایجاد یک وضعیت تازه برای یک مدت مشخص یا حتی نامشخص تا اطلاع ثانوی (به طور مثال تا زمان لغو وضعیت اضطرار) و یا تغییر موقت در قواعد و مقررات مرسوم حکایت می‌کند. شاید در بادی امر تصور گردد که این حمایت‌ها تنها با عرضه مساعدت‌های مالی به صورت نقدی محقق می‌شوند اما در حقیقت اینگونه نیست. حمایت‌ها در یک بازه و دامنه وسیع جای می‌گیرند و به انحای مختلف می‌توانند به عمل بیایند. ارائه معافیت‌ها و بخشودگی‌های مالیاتی، تمدید قانونی مدت قراردادهای هواپیمایی، برقراری شرایط سخت‌تر برای تحقق ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی، اعطای معافیت از انجام برخی تعهدات قانونی یا برقراری شرایط مساعدتر و همچنین کمک‌های نقدی و پولی در قالب‌های گوناگون از جمله اعطای وام یا تزریق سرمایه، حمایت‌هایی هستند که از آنها می‌توان نام برد. بنابراین شناخت اقسام و نحوه حمایت، نخستین قدم برای کمک به ذی‌نفعان صنعت است.

با وجود مراتب مذکور، یکی از مباحث جدی این است که چه اشخاصی در صنعت نیازمند حمایتند؟ حامی کیست؟ آیا همه ذی‌نفعان مستحق توجه ویژه در دوران همه‌گیری و ویروس هستند و عملاً آیا با توجه به محدود بودن امکانات و منابع می‌توان همه بازیگران و فعالان این صنعت را تحت پوشش سپرهای حمایتی قرار داد؟ و در نهایت با وجود اصل لزوم حمایت از بازیگران و فعالان صنعت، باید پرسید که به راستی این حمایت‌ها تا کجا و تا چه اندازه می‌توانند پیشروی کنند؟

از میان این پرسش‌ها، پاسخ سوال دوم به لحاظ عملی تقریباً معلوم و بدون اختلاف است. تجربه و عمل، «دولت‌ها» را به عنوان حامی معرفی می‌کند و بر ضرورت دخالت و

۱. با وجود این فراموش نشود که یک قانون یا مقرر موقت نیز می‌تواند اثراتی دائمی داشته باشد؛ بنابراین میان غیردائمی بودن یک قانون یا مقرر و اثرات دائمی آن منافاتی وجود ندارد. در این خصوص و برای مطالعات بیشتر پیرامون قوانین موقت ن.ک. به: اقبالعلی میرزایی، «قانون و اعتبار زمانی آن با تاکید بر مفهوم و اوصاف قانون موقت»، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و هشتم، شماره ۸۵، (بهار ۱۳۹۳)، صص ۱۴۵-۱۷۱.

حضور آنها در تنظیم‌گری و نظم‌بخشی به وضعیت صنعت هوانوردی در دوران شیوع و همه‌گیری امراض مسری گواهی می‌دهند. ولی پاسخ به سایر پرسش‌ها کمی دشوار است و به مطالعات نظری و تجربی مفصل و دقیقی احتیاج دارد. بدین خاطر با توجه به گستردگی و پراکندگی موضوعات، در ادامه تنها چند نمونه عملی مهم آن به تصویر کشیده می‌شود. یکی از آنها به رهیافت برخی دولت‌ها نسبت به نحوه مدیریت حقوقی روابط میان مسافران و شرکت‌های هواپیمایی در ایام همه‌گیری جهانی ویروس کرونا خواهد پرداخت و دیگری از سایر حمایت‌های قانونی در جهت پیشگیری از تحمیل فشار حداکثری بر شرکت‌های هواپیمایی گفتگو خواهد کرد.

۲-۱. حمایت از شرکت‌های هواپیمایی به خرج و هزینه مصرف‌کنندگان

هوایی

در نخستین روزها و ماه‌های بروز بیماری ویروس کرونا تصور بر این بود که حمایت از مسافران هوایی نه تنها باید همانند ایام سابق تداوم داشته باشد، بلکه حتی می‌توان سپرهای حمایتی را به نفع مسافران تشدید و تقویت کرد. بروز یک بیماری مسری هر اندازه هم که گسترش یابد، موجبی برای کنار گذاشتن یا متوقف ساختن حقوق مصرف‌کنندگان هوایی یا انحراف از آن نخواهد بود. با وجود این، گذر زمان نشان داد که فرضیه مذکور ثابت نیست. با همه‌گیری ویروس، افزون بر اینکه حمایت‌های جدیدی از مسافران به عمل نیامده‌اند، حمایت‌های مرسوم و متعارف هم شکسته شده یا تقلیل یافته‌اند. این مدعا را مدارک و دلایل ذیل تایید می‌کنند:

الف- در حالی که در مالزی، شرکت‌های هواپیمایی بر بنیاد کد حمایت از مصرف‌کننده هوایی (۲۰۱۶) موظف هستند که اطلاعات مربوط به هرگونه تغییر در وضعیت پرواز را به مسافران و عموم ارائه دهند،^۱ «کمیسیون هوانوردی مالزی» خطوط هوایی را به طور موقت از تاریخ افوریه ۲۰۲۰ تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۲۰، از عمل به چنین الزامی معاف و رها کرده

1. Malaysian Aviation Consumer Protection Code (MACPC), 2016, paragraph 8 (1), available at: <https://flysmart.my/wp-content/uploads/2018/06/Malaysian-Aviation-Consumer-Protection-Code-2016.pdf>.

است.^۱ همچنین با وجود اینکه مطابق با همان مقررات، شرکت‌های هواپیمایی باید ظرف ۳۰ روز از تاریخ دریافت شکایات نسبت به حل و فصل اعتراضات اقدام کنند،^۲ کمیسیون هوانوردی مهلت مذکور را در مورد کلیه شکایات واصله در فاصله افوریه ۲۰۲۰ تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۲۰، به یک مهلت ۶۰ روزه افزایش داده است. به نظر عده‌ای، تغییرات موقت پدید آمده که البته محدود به دو مورد فوق نیستند. معنایی جز اولویت دادن به بقای خطوط هواپیمایی بر منافع مسافران در هنگامه همه‌گیری جهانی کووید-۱۹ ندارد.^۳

ب- در اروپا دسته‌ای از کشورها از قبیل آلمان و فرانسه به دنبال ایجاد تغییراتی در مقررات مربوط به حقوق مسافران هوایی هستند. اعطای اختیار به خطوط هوایی مبنی بر ارائه کوپن به جای استرداد وجه بلیت، سیاستی است که برخی کشورها در پی آنند؛ در حقیقت این دسته بیم این دارند که مبادا خطوط هوایی آنها با اجبار به استرداد وجوه مربوط به سفرهای لغو شده، لاجرم به سمت اضمحلال و فروپاشی پیش بروند.^۴ از نظر فلسفی این اقدامات و برنامه‌های حقوقی موقت ریشه در عمل‌گرایی حقوقی یا اصالت عمل دارند و هدف آنها چیزی جز تامین منافع بیشتر جامعه نیست. عمل‌گرایی حقوقی، حقایق را ناتمام و حقوق را علمی غیرآرمانی می‌داند. در این روش فکری، این تجربه‌ها هستند که به قواعد حقوقی رنگ می‌دهند و لباس مناسب بر تن قواعد می‌کنند، نه ایده‌آل‌ها.^۵

1. Notice to airlines relating to the Malaysian aviation consumer protection code-2016/. Apr 8, 2020, available at: <https://www.maycom.my/en/2020/04/08/notice-to-airlines-relating-to-the-malaysian-aviation-consumer-protection-code-2016>.
2. MACPC, op.cit, Paragraph 17 (4).
3. Raja Nadhil Aqran bin Raja Ahmad Aminollah & Eric Gabriel Gomez, "Air passenger rights curtailed by COVID-19 pandemic" (13 May 2020), available at: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Malaysia/SKRINE/Air-passenger-rights-curtailed-by-COVID-19-pandemic>.
4. Maeve McNally, "Rise in complaints to the Commission for Aviation Regulation over Airline Refunds", (7 May 2020), available at: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=ea768919-05e5-4bc1-867d-0cc8ea1eb0b0>.
۵. برای مطالعات بیشتر درباره این مکتب فکری، ن.ک. به: عبدالحکیم سلیمی، «پراگماتیسم و پیامدهای آن در حقوق»، معرفت، سال نوزدهم، شماره ۷، (مهر ۱۳۸۹).

با تمام این اوصاف برای آنکه فرضیه حمایت از شرکت‌های هواپیمایی به هزینه و خرج مسافران هوایی حالت جزمیت پیدا نکند و راه برای تحقیقات و نتایج مخالف باقی بماند، باید اضافه داشت:

البته تحرکاتی در راستای حمایت بیشتر از مسافران هوایی دیده می‌شود که هرچند احتمال به سرانجام رسیدن یا بسط و توسعه آنها اندک است، ولی ممکن است که مجموعاً به مثابه یک پادنهاد بزرگ در برابر فرضیه موجود ظاهر گردد. از جمله در ایالت نیویورک طرحی معرفی شده است که به موجب آن تمامی شرکت‌های هواپیمایی و کمپانی‌های بیمه مسافرتی می‌بایست به هر فرد مقیم آن ایالت که سفر خود را به دلیل بیماری ویروس کرونا ۲۰۱۹ (کووید-۱۹) لغو می‌کند، وجه بلیت را تماماً و بدون هیچ جریمه‌ای به شکل کسر هزینه و صرف‌نظر از هر مهلت فسخ (کنسلی) قراردادی، مسترد نمایند.^۱ این طرح که پیش‌نویس دیگری هم دارد، تاکنون به تصویب نرسیده است ولی وجود آن به تنهایی بیانگر رویکرد و موضعی متضاد در برابر راهبرد و مشی آن دسته از دولت‌هایی است که به هزینه یا ضرر مسافران هوایی خواهان حمایت از شرکت‌های هواپیمایی در دوران همه‌گیری ویروس کرونا هستند.

۲-۲. سایر حمایت‌های قانونی

صنعت هواپیمایی به دلیل آنکه با هزینه بهره‌برداری بسیار بالا از هواپیماها روبرو است، حاشیه سود بسیار پایینی دارد و آنطور که نویسندگان حوزه تامین مالی هواپیما گفته‌اند بخش عمده‌ای از این واقعیت از «گردشی بودن» صنعت هواپیمایی تجاری ناشی می‌شود که درآمد شرکت‌های هواپیمایی را به صورت دوره‌ای درآورده است؛ نه تنها حمل و نقل هوایی مانند سایر صنایع و حتی بیشتر از آنها تحت تاثیر اوج‌ها و افت‌های اقتصاد جهانی قرار داشته و در نتیجه دچار «نوسانات دوره‌ای» است، بر خلاف سایر صنایع به «نوسانات فصلی» نیز مبتلا است.^۲ بدیهی است که این ویژگی‌های صنعت به خودی خود و در حالت عادی و متعارف بازار، احتمال آسیب‌دیدگی شرکت‌های هواپیمایی را

1. Bill 8124, State of New York, An Act to Require Airlines and Travel Insurance Companies to Provide Refunds for Travel Cancelled Due to Coronavirus Disease 2019 (COVID-19), 2019-2020 Legislative Session, available at: [https:// www.nysenate.gov/legislation/bills/2019/s8124](https://www.nysenate.gov/legislation/bills/2019/s8124).

۲. مجتبی اشراقی آرانی، حقوق تامین مالی هواپیما (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۴) صص ۸۹ و ۹۰.

افزایش می‌دهد و این احتمال آن وقت شدت می‌گیرد که فعالیت خطوط هواپیمایی برای یک دوره قابل توجه دچار انقطاع یا محدودیت شود. طبعاً نفع دولت‌ها در این نیست که شاهد زیان‌دهی یا ورشکستگی و انحلال شرکت‌های هواپیمایی خود باشند، شرکت‌هایی که امروزه در محتوای سیاست بین‌المللی گاه بعنوان یک ابزار قدرت نرم عمل می‌کنند و نام، اعتبار و سیاست خارجی کشورهای خود را ترقی می‌بخشند.^۱ ملاحظه جمیع این جهات می‌تواند توجیه‌کننده دخالت دولت‌ها در جهت حمایت از شرکت‌های هواپیمایی در هنگامه همه‌گیری ویروس کرونا باشد، حمایت‌هایی که در حوزه‌های گوناگون و متعددی چون حقوق ورشکستگی و حقوق مالیاتی پدیدار شده‌اند، به طوری که:

الف- برای تاجران هواپیمایی از دست دادن سهمیه‌های فرودگاهی^۲ بسیار گران و سنگین تمام می‌شود. اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی موسوم به *یاتا* به نمایندگی از بازرگانان هوایی بر این باور بود که اوضاع و احوال استثنائی و کاهش شدید مسافرت هوایی که در نتیجه شیوع کووید-۱۹ پدید آمده است، منطق و مبنای مناسبی برای کنار نهادن مقررات مربوط به سهمیه‌های فرودگاهی یا اعطای معافیت از آن مقررات تلقی می‌شود و از این رو بجا است که واضعان مقررات در سراسر جهان قواعد مربوطه به این سهمیه‌ها را به حالت تعلیق درآورند.^۳ این مطالبه در نظر «اداره هوانوردی فدرال ایالات متحده آمریکا» مطالبه‌ای به حق شناخته شد زیرا اداره به آن دسته از متصدیان حمل آمریکایی و خارجی که خدمات خود را در فرودگاه‌های آمریکایی تحت کنترل سهمیه لغو کرده یا کاهش داده بودند، اعلام نمود که سهمیه‌های خود را مطابق با ضوابط خاصی (از جمله شرط رفتار متقابل درباره متصدیان حمل خارجی) از دست نخواهند داد.^۴

۱. درباره عملکرد خطوط هواپیمایی به عنوان ابزار قدرت نرم در حوزه سیاست خارجی ن. ک. به پایان نامه زیر:

Orcun Selcuk, "Turkish Airlines as a Soft Power Tool in the Context of Turkish Foreign Policy", Thesis Submitted to the Ataturk Institute of Modern Turkish History, Bogazici University, (2012).

2. Airport Slots.

3. Sophie Stoneham, Simon Phippard & Lucy England, "How will Coronavirus Impact the Aviation and Travel Industries?", (2020), available at: [https:// www.twobirds.com/en/news/articles/2020/global/how-will-coronavirus-impact-the-aviation-and-travel-industries](https://www.twobirds.com/en/news/articles/2020/global/how-will-coronavirus-impact-the-aviation-and-travel-industries).

4. David Heffernan, "FAA Grants Airlines Relief from Airport Slot Use Restrictions Due to COVID-19" (29 April 2020), available at: [https:// www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/USA/Cozen-OConnor/FAA-grants-airlines-relief-from-airport-slot-use-restrictions-due-to-COVID-19](https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/USA/Cozen-OConnor/FAA-grants-airlines-relief-from-airport-slot-use-restrictions-due-to-COVID-19).

ب- نگرانی از ورشکستگی و انحلال خطوط هواپیمایی، دولت اسپانیا را مجبور کرد تا در مدت وضعیت هشدار و همچنین دو ماه پس از آن، بدهکاران را از تکلیف و تعهد خویش نسبت به درخواست ورشکستگی اختیاری، معاف و طلبکاران را از حق درخواست ورشکستگی اجباری ممنوع نماید.^۱

پ- برخی دولت‌ها با هدف معافیت دادن به شرکت‌های هواپیمایی از پرداخت دسته‌ای از مالیات‌ها، قوانین جدیدی را به تصویب رسانده‌اند. در همین خصوص ایالات متحده آمریکا با تصویب قانون کمک، معافیت و امنیت اقتصادی ویروس کرونا (۲۰۲۰)، برخی از مالیات‌های فدرال در حوزه هوانوردی را تا تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۲۱ به حالت تعلیق در آورده است و بر این اساس متصدیان حمل و نقل هوایی از پرداخت مالیات‌هایی چون مالیات بر خرید سوخت جت که به طور معمول بر خدمات حمل و نقل هوایی اعمال می‌گردند، موقتاً معاف شده‌اند.^۲

نتیجه‌گیری

نگاهی به ابعاد حقوقی بیماری‌های مسری در صنعت هوانوردی با تکیه بر مورد خاص بیماری ویروس کرونای جدید نشانگر آن است که:

الف- در بُعد سازکارهای حقوقی مربوط به مدیریت و پیشگیری از شیوع بیماری‌های مسری از طریق ناوبری هوایی، بخش قابل توجهی از حقوق و تعهدات مربوطه، در خارج از قلمرو صنعت هوانوردی شکل گرفته‌اند و در حال حاضر نیز جریان دارند. افزون بر این، همین مقررات خارج از قلمرو صنعت هوانوردی هستند که بعضی از اسناد بین‌المللی خاص و بسیار قدیمی این صنعت را از ارزش و اعتبار انداخته‌اند. بنابراین می‌توان گفت آنچه در این زمینه بیشتر قاعده‌سازی می‌کند، مقررات بین‌المللی بهداشت است. با این همه، از مقررات مندرج در ضمیمه کنوانسیون شیکاگو و حتی ماده ۱۴ آن کنوانسیون نباید غافل ماند. هنوز هم ماده ۱۴ کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی

1. Sergi Gimenez Binder, "Impact of COVID-19 Crisis on Spanish Aviation Industry", (22 April 2020), available at: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Spain/Augusta-Abogados/Impact-of-COVID-19-crisis-on-Spanish-aviation-industry>.

2. Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act (CARES Act), Section 4007, available at: <https://www.investopedia.com/coronavirus-aid-relief-and-economic-security-cares-act-4800707>.

سهم مهمی در تبیین هنجارها و قواعد موجود دارد. به موجب این ماده، دولت‌ها به منظور پیشگیری از شیوع امراض مسری به وسیله ناوبری هوایی متعهد می‌باشند تا ضمن اتخاذ اقدامات موثر، با سایر نهادهای مرتبط با مقررات بین‌المللی مربوط به اقدامات بهداشتی که در خصوص هواپیما قابل اعمال هستند، مشاوره تنگاتنگ برقرار نمایند.

به هر حال در این بعد، دولت‌ها به منظور تامین حق سلامتی مسافران و عموم جامعه و پیشگیری از انتشار گسترده بیماری در کشور، گاه به اتخاذ شدیدترین اقدامات، یعنی برقراری محدودیت یا ممنوعیت بر حقوق ترافیکی یا آزادی مسافرت متوسل می‌شوند، منتها آنها در این زمینه اختیار مطلق و بی‌قید و بند ندارند، بلکه در این راستا ملزم به رعایت دو دسته مقررات شکلی و ماهوی هستند که نقض هر کدام از آنها می‌تواند به بی‌اعتباری محدودیت یا ممنوعیت تحمیلی منتهی گردد.

ب- اما برعکس، اثرات منفی اقتصادی حاصل از شیوع و همه‌گیری بیماری‌های مسری بر صنعت هوانوردی، در سطح ملی غالباً مدیریت حقوقی می‌شوند و حقوق بین‌الملل و حقوق منطقه‌ای نقش چندان بارزی در این حوزه ندارند. هم اکنون به نظر می‌آید که دولت‌ها در سطح ملی، هر کدام به نحوی از انحا به دنبال تامین و توزیع نوعی از حمایت برای بازیگران و ذی‌نفعان صنعت هوانوردی هستند؛ لذا می‌توان گفت که در این زمینه دست کم اصل لزوم حمایت و همچنین هویت حامی، معلوم، مشخص و ثابت است. با وجود این تردیدهایی درباره اشخاص مستحق حمایت و کیفیت تامین آن وجود دارد و هنوز قطعیت و راه‌حل ثابتی به دست نیامده است. البته ممکن است این عدم قطعیت و نبود راه‌حل ثابت موجه باشد، زیرا همین که با اثرات منفی اقتصادی ناشی از شیوع و همه‌گیری بیماری‌های مسری بر صنعت هوانوردی درون مرزهای ملی مبارزه و مقابله می‌شود، خود می‌تواند موید این واقعیت باشد که هر کشور می‌بایست بسته به شرایط اقتصادی، امکانات و منابع مالی و اوضاع و احوال خود، سپرها و طرح‌های حمایتی را آماده و عرضه نماید.

به هر روی صرف‌نظر از این مسائل نباید از یاد برد که جامعه جهانی و بسیاری از کشورها برای مقابله با انتشار بیماری‌های مسری از طریق ناوبری هوایی و همچنین تخفیف آلام و صدمات ناشی از شیوع و همه‌گیری بیماری بر صنعت هوانوردی، تجارب و آموزه‌های قابل توجهی را به دست آورده‌اند. قطعاً آینده می‌تواند بیشتر درباره ابعاد

حقوقی بیماری‌های مسری در صنعت هوانوردی و چالش‌ها و اثرات ظهور و شیوع این قبیل بیماری‌ها صحبت و قضاوت کند. بدین جهت فعلاً به ذکر دو پیشنهاد بسنده می‌شود:

* تحقیقات و ادبیات حقوقی ما در زمینه مسائل بهداشتی و سلامتی صنعت هوانوردی بدون تردید با کمبود و کاستی روبرو است؛ از این رو حقاً جای دارد که این مسائل با تاکید و توجه بیشتری مورد مطالعه و تحقیق قرار گیرند.

* در زمان تدوین و تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی، با الهام از مقررات ماده ۱۴ کنوانسیون شیکاگو، اصول قابل استخراج از ضوابط کنوانسیون شیکاگو و مقررات بین‌المللی بهداشت، راهبردهای موجود در حقوق اتحادیه اروپا و تجارب مثبت و آموزنده کشورهای توسعه یافته، فصل یا مواد ویژه‌ای به موضوع بهداشت ناوبری هوایی اختصاص داده شود. این کار بی‌شک ارزش و اعتبار زیادی به قانون هواپیمایی ما خواهد داد و منجر به افزایش قطعیت حقوقی و کاهش هزینه‌ها خواهد شد.^۱

منابع

کتاب‌ها

- اشراقی آرانی، مجتبی، *حقوق تامین مالی هواپیما* (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۴).
- کاظمی، حمید، *حقوق بین‌الملل عمومی هوایی* (تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، ۱۳۹۵).
- مردانی، نادر و عرب، رضا، *حقوق بین‌الملل هوایی* (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۳).

مقاله‌ها

- جعفری تبار، حسن، «از آسمان میاندیش (در حقوق مصرف کنندگان و مسافران هوایی)»، از مجموعه مقالات مامن قافله دل و دانش، شرکت سهامی انتشار (۱۳۹۵).
- سلیمی، عبدالحکیم، «پراگماتیسم و پیامدهای آن در حقوق»، معرفت، سال نوزدهم، شماره ۷ (مهر ۱۳۸۹).

۱. پیرامون ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی، ن. ک. به:

امیر صادقی نشاط و میلاد صادقی، «نقدی بر قانون هواپیمایی کشوری و ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۹، شماره ۲، (تابستان ۱۳۹۸)، صص ۳۲۹-۳۴۸.

- صادقی نشاط، امیر و صادقی، میلاد، «نقدی بر قانون هواپیمایی کشوری و ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۹، شماره ۲ (تابستان ۱۳۹۸).

- میرزایی، اقبالعلی، «قانون و اعتبار زمانی آن با تاکید بر مفهوم و اوصاف قانون موقت»، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و هشتم، شماره ۸۵ (بهار ۱۳۹۳).

قوانین و مقررات

- شیوه‌نامه اقدامات پیشگیرانه بیماری کرونا ویروس، سازمان هواپیمایی کشوری، شیوه‌نامه ۱۹۰۰، ویرایش دوم، بازنگری دوم: تیر-۹۹.

- قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی، مصوب ۱۳۲۸/۰۴/۳۰.

- مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری، مولف: نسرين پروين (تهران: انتشارات طلائی، ۱۳۷۵).

References

Books

- Gostin, Lawrence O, *Global Health Law* (Cambridge: Harvard University Press, 2014).

Articles and Thesis and Reports

- Azizi, Mohammad Hossein, Raees Jalali, Ghanbar Ali, Azizi, Farzaneh, "A History of the 1918 Spanish Influenza Pandemic and its Impact on Iran", *Archives of Iranian Medicine*, Volume 13, Number 3, (3 May 2020).

- Balasubramaniam, Usha, "Air Passenger Health and Consumer Protection", (2008), 73 J. AIR L. & COM. 675.

- Clegg, Courtney, "The Aviation Industry and the Transmission of Communicable Disease: The Case of H1N1 Swine Influenza", (2010), 75 J. AIR L. & COM. 437.

- Gostin, Lawrence O, Sridhar, Devi and Hougendobler, Daniel, "The Normative Authority of the World Health Organization", *Public Health* XXX, (2015).

- “Legal Responses to Health Emergencies”, (February 2015), The Law Library of Congress, Global Legal Research Center.
- Poget, Gael, “Legal Aspects of Facilitation in Civil Aviation: Health Issues”, A Thesis Submitted to the Faculty of Graduate and Postdoctoral Studies in Partial Fulfillment of the Requirements of the Degree of Master of Laws, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, (2003).
- Selcuk, Orcun, “Turkish Airlines as a Soft Power Tool in the Context of Turkish Foreign Policy”, Thesis Submitted to the Ataturk Institute of Modern Turkish History, Bogazici University, (2012).
- Arellano, Misael, “Ready to Fly? New Regulations Affecting Passengers During the Pandemic”, (June 15, 2020), Abogados Sieraa Monthly Digital Publication, Year 15, No. 01, (2020).
- Niu, Huei-Chih, “A Comparative Perspective on the International Health Regulations and the World Trade Organization’s Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures”, Asian Journal of WTO & International Health Law and Policy, Vol. 1: 513, (2006).

Legal Documents and Bills, Statements and Related Instruments

- Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation, Security, Tenth Edition, April 2017.
- Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation, Operation of Aircraft, Part I-International Commercial Air Transport-Aeroplanes, Tenth Edition, July 2016.
- Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation, Facilitation, Fifteenth Edition, October 2017.
- Bill 8124, State of New York, An Act to Require Airlines and Travel Insurance Companies to Provide Refunds for Travel Cancelled Due to Coronavirus Disease 2019 (COVID-19), 2019-2020 Legislative Session, available at: <https://www.nysenate.gov/legislation/bills/2019/s8124>.
- Constitution of the World Health Organization, available at: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1948/04/19480407%2010-51%20PM/Ch_IX_01p.pdf.
- Convention on International Civil Aviation, Signed at Chicago, on 7 December 1944, available at: https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf.

- Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act (CARES Act), available at: <https://www.investopedia.com/coronavirus-aid-relief-and-economic-security-cares-act-4800707>.
- ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, (Doc 9082), Ninth Edition-2012. available at: https://www.icao.int/publications/Documents/9082_9ed_en.pdf.
- International Health Regulations (2005), Third Edition, World Health Organization. available at: <https://www.who.int/ihr/publications/9789241580496/en/>.
- Joint Statement on COVID-19, ICAO-World Health Organization, March, 6, 2020 available at: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-WHO-publish-joint-statement-on-COVID-19.aspx>.
- Malaysian Aviation Consumer Protection Code 2016 available at: <https://flysmart.my/wp-content/uploads/2018/06/Malaysian-Aviation-Consumer-Protection-Code-2016.pdf>.
- Notice to Airlines Relating to the Malaysian Aviation Consumer Protection Code-2016/. Apr 8, 2020, available at: <https://www.mavcom.my/en/2020/04/08/notice-to-airlines-relating-to-the-malaysian-aviation-consumer-protection-code-2016/>.
- Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on Common Rules for the Operation of Air Services in the Community available at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:293:0003:0020:EN:PDF>.
- The Civil Aviation (Defining of Measures for Prevention of COVID-19 Spread), 2020 Decree, available at: <https://www.pio.gov.cy/coronavirus/diat/8en.pdf>.

Internet Sources

- Bin Raja Ahmad Aminollah, Raja Nadhil Aqran & Gabriel Gomez, Eric, "Air Passenger Rights Curtailed by COVID-19 Pandemic" (13 May 2020), available at: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Malaysia/SKRINE/Air-passenger-rights-curtailed-by-COVID-19-pandemic>.
- McCarthy, Niall, "COVID-19: Unprecedented Decline in Air Traffic" (31 Mar 2020), available at: <https://www.statista.com/chart/21288/flights-tracked-daily-worldwide>.

- Gimenez Binder, Sergi, “Impact of COVID-19 Crisis on Spanish Aviation Industry” (22 April 2020), available at: [https:// www. International law office. com/ Newsletters/ Aviation/Spain/Augusta-Abogados/Impact-of-COVID-19-crisis-on-Spanish-aviation-industry](https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/Spain/Augusta-Abogados/Impact-of-COVID-19-crisis-on-Spanish-aviation-industry).
- Heffernan, David, “FAA Grants Airlines Relief from Airport Slot Use Restrictions Due to COVID-19”, (29 April 2020), available at: <https://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Aviation/USA/Cozen-OConnor/FAA-grants-airlines-relief-from-airport-slot-use-restrictions-due-to-COVID-19>.
- Stoneham, Sophie, Phippard, Simon, England, Lucy, “How Will Coronavirus Impact the Aviation and Travel Industries?” (2020), available at: <https://www.twobirds.com/en/news/articles/2020/global/how-will-coronavirus-impact-the-aviation-and-travel-industries>.
- McNally, Maeve, “Rise in Complaints to the Commission for Aviation Regulation Over Airline Refunds” (7 May 2020), available at: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=ea768919-05e5-4bc1-867d-0cc8ea1eb0b0>.

Case

- Jew Ho v. Williamson (1900), available at: [https:// www. nejm. org/ doi/ pdf/10.1056/NEJMp2004211](https://www.nejm.org/doi/pdf/10.1056/NEJMp2004211).