



University of Tehran Press

Comparative Law Review

Homepage: <https://jcl.ut.ac.ir>

Online ISSN: 2423-3404

Volume: 16, Issue: 2
Autumn & Winter
2025-2026

The Basis of Air Carrier Liability in International Documents: A Reflection on an Ambiguity

Mohammad Arian 

Assistant Prof., International Commercial Law Dept., Faculty of Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran. Email: mo_arian@sbu.ac.ir

Article Info	Abstract
Article Type: Research Article	The air carrier liability system has undergone fundamental changes since the signing of the Warsaw Convention. Since the 1960s, with the emergence of the idea of liability without fault in the aviation industry, a kind of duality has been created to describe this type of liability in legal writing and judicial decisions, in a way that in some sources the basis of liability was described as strict and in others as absolute. This situation raises the question of whether the concepts of absolute and strict liability are considered synonymous in the field of aviation? If not, which idea is more appropriate to describe the liability defined for the air carrier in international documents, especially the Montreal Convention? Although in some sources, the concepts are considered synonymous, they differ in terms of the number of available defenses and the quality of the causal link. In strict liability, all the usual defenses, including force majeure, are available, but in absolute liability, according to the common law approach, no defense can be invoked, but according to the international approach, only limited defenses prescribed by the relevant convention or law can be invoked. Also, in strict liability, a causal link must exist between the act of the responsible person and the damage, while in absolute liability, a causal relationship between the prescribed conditions and the damage is mandatory. This research considers the basis of air carrier liability within the framework of the Montreal Convention to be more consistent with the concept of absolute liability.
Received: 2025/08/24	
Received in revised form: 2025/11/17	
Accepted: 2025/12/11	
Published online: 2025/12/22	Arian, Mohammad (2025). The Basis of Air Carrier Liability in International Documents: A Reflection on an Ambiguity. <i>Comparative Law Review</i>, 16 (2), 409-432. DOI: https://doi.com/10.22059/jcl.2025.400605.634794
Keywords: <i>Air Carrier, Aviation Industry, Strict Liability, Absolute Liability, Liability without Fault.</i>	
How To Cite	
DOI	10.22059/jcl.2025.400605.634794
Publisher	The University of Tehran Press. 



مبنای مسئولیت متصدی حمل هوایی در اسناد بین‌المللی: تأملی بر یک ابهام

محمد آرین✉

استادیار، گروه حقوق تجارت بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران. رایانامه: mo_arian@sbu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۶/۰۲ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۸/۲۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۹/۲۰ تاریخ انتشار برخط: ۱۴۰۴/۱۰/۰۱	مسئولیت متصدی حمل هوایی از زمان امضای کنوانسیون ورشو تاکنون دستخوش تغییرات اساسی شده است. از دهه ۱۹۶۰ با ظهور ایده مسئولیت بدون تقصیر در صنعت هوانوردی، نوعی دوگانگی برای توصیف این نوع از مسئولیت در آثار حقوقی شکل گرفت، به نحوی که در برخی منابع مبنای مسئولیت، محض و در برخی دیگر مطلق توصیف گردید. لذا این سؤال مطرح می‌شود که آیا در حوزه هوانوردی، مفاهیم مسئولیت مطلق و محض مترادف قلمداد می‌شوند؟ در صورت عدم مترادف، مسئولیت تعریف‌شده در اسناد بین‌المللی خصوصاً کنوانسیون مونترال با کدام یک از مفاهیم یادشده سازگارتر است؟ گرچه در برخی منابع، این مفاهیم مترادف محسوب شده‌اند، لیکن مفاهیم پیش‌گفته از حیث میزان دفاعیات قابل استناد و کیفیت رابطه سببیت متفاوت‌اند. در مسئولیت محض تمام دفاعیات معمول همچون فورس مازور در دسترس است، اما در مسئولیت مطلق طبق رویکرد کامن‌لایی هیچ دفاعی قابل استناد نیست. لیکن طبق رویکرد بین‌المللی صرفاً دفاعیات محدود تجویز شده از سوی کنوانسیون یا قانون مربوطه قابل استنادند. همچنین در مسئولیت محض برقراری رابطه سببیت باید بین فعل شخص مسئول و خسارت برقرار باشد، ولی در مسئولیت مطلق وجود رابطه سببیت بین شرایط مقرر و خسارت الزامی است. نگارنده پژوهش حاضر مبنای مسئولیت متصدی حمل را در چارچوب کنوانسیون مونترال با مفهوم مسئولیت مطلق سازگارتر می‌داند.
استناد	آرین، محمد (۱۴۰۴). مبنای مسئولیت متصدی حمل هوایی در اسناد بین‌المللی: تأملی بر یک ابهام. <i>مطالعات حقوق تطبیقی</i>، ۱۶ (۲)، ۴۰۹-۴۳۲. DOI: https://doi.com/10.22059/jcl.2025.400605.634794
DOI	10.22059/jcl.2025.400605.634794
ناشر	مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

کلیدواژه‌ها:

صنعت هوانوردی، متصدی حمل هوایی، مسئولیت بدون تقصیر، مسئولیت محض، مسئولیت مطلق.

۱. مقدمه

امروزه تردیدی وجود ندارد که صنعت هوانوردی نقش انکارناپذیری در برقراری تعاملات تجاری فراملی دارد. از آغاز اختراع هواپیما، یکی از دغدغه‌های اصلی سیاست‌گذاران حوزه هوانوردی این بوده است که در صورت بروز حادثه، چارچوب قانونی مسئولیت متصدی حمل هوایی چگونه طراحی شود تا برقراری توازن بین منافع متعارض متصدی حمل از یک سو و مسافر یا ذی‌نفع قانونی محموله از سوی دیگر میسر گردد. از سال ۱۹۲۹ تاکنون اسنادی مختلفی در سطح بین‌المللی برای یکنواخت‌سازی مقررات حمل هوایی با تمرکز بر تبیین مسئولیت متصدی حمل تنظیم شده که در آنها همسو با تحولات حاکم بر صنعت هوانوردی، مقررات وضع شده نیز به تدریج تغییر یافته‌اند. بررسی سیر تحول مسئولیت متصدی حمل هوایی در اسناد مختلف بیانگر این است که از یک مقطع زمانی به بعد در ادبیات حقوقی این صنعت، مفاهیم «مسئولیت محض»^۱ و «مسئولیت مطلق»^۲ از سوی نویسندگان و متخصصان این حوزه به‌طور مبهم استفاده شده است.

کنکاش در منابع حقوقی حوزه حمل هوایی نشانگر آن است که برای توصیف نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی، خصوصاً ذیل کنوانسیون مونترال، برخی نویسندگان از واژه مسئولیت مطلق بهره برده‌اند و این در حالی است که عده‌ای دیگر نوع مسئولیت را محض توصیف کرده‌اند. این دوگانگی پرسش‌هایی را به ذهن متبادر می‌کند که آیا در حوزه حمل هوایی، مفاهیم مسئولیت مطلق و محض مفاهیم مترادف محسوب می‌شوند؟ چنانچه این مفاهیم ماهیتاً متفاوت باشند، مسئولیت تعریف شده برای متصدی حمل در اسناد بین‌المللی بر کدام یک از دو محور مطلق یا محض استوار است؟ برای رفع دوگانگی یادشده لازم است که در گام نخست، سیر تحول مسئولیت متصدی حمل هوایی در مقاطع زمانی مختلف ذیل اسناد بین‌المللی واکاوی دقیق شود؛ سپس در گام بعدی با بررسی رویکردهای موجود، نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی تبیین و تحلیل شود.

۲. سیر تحول مبنای مسئولیت متصدی حمل هوایی در ادوار مختلف

هوانوردی فعالیتی است که همواره توأم با خطر است و می‌تواند متصدی حمل را در معرض مسئولیت جدی قرار دهد. نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی متناسب با تحولات صنعت هوانوردی خصوصاً تحولات فناورانه در مقاطع زمانی مختلف دچار دگرگونی شده است. با بررسی اسناد بین‌المللی، چندین نقطه عطف در تحول مسئولیت متصدی حمل هوایی جلب توجه می‌کند. اولین نقطه عطف، تصویب کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ است که نخستین بار در سطح فراملی مسئولیت متصدی حمل هوایی را نظام‌مند نمود. نقطه عطف بعدی، انعقاد «موافقت‌نامه مونترال»^۳ از سوی هیئت هوانوردی امریکا با برخی

1. Strict Liability

2. Absolute Liability

3. Montreal Agreement of 1966

شرکت‌های حمل هوایی در سال ۱۹۶۶ است که سنگ بنای تحولات بعدی در این حوزه محسوب می‌شود. در نهایت، نقطه عطف آخر، «ابتکار ژاپنی»^۱ سال ۱۹۹۲ است که بستر حقوقی برای وضعیت حاکم در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ را فراهم نمود.

۱.۲. دوره نخست: از کنوانسیون ورشو تا موافقت‌نامه مونترال

مسئولیت متصدی حمل هوایی برای نخستین بار در سطح بین‌المللی در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ نظام‌مند گردید. مذاقه در مواد ۱۷ تا ۲۱ این کنوانسیون بیانگر این است که مسئولیت تعریف‌شده برای متصدی حمل هوایی از نوع «مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر»^۲ است (Latchford, 1935: 82; Goedhuis, 1937: 217; Ravage, 1959: 259). توضیح اینکه چنانچه سانحه هوایی به ورود خسارت منجر گردد، فرض بر تقصیر متصدی حمل است؛ مگر اینکه نامبرده با توجه به دفاعیات تجویز شده در بند ۳۱ و ۴۲ ماده ۲۰ و نیز ماده ۵۲۱ کنوانسیون، اثبات نماید که مرتکب تقصیر نشده است.

کنوانسیون ورشو حاصل جمع قواعد نظام‌های کامن‌لا و حقوق نوشته است (Goedhuis, 1937: 42) و شناسایی مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر در آن، پیامد اجتناب‌ناپذیر پذیرش این نوع مسئولیت در سطح ملی در صنعت هوانوردی شمار قابل توجهی از کشورها در آن مقطع زمانی است (Goedhuis, 1937: 119). در مذاکرات تهیه پیش‌نویس کنوانسیون ورشو، دو رویکرد متفاوت درباره مبنای مسئولیت مد نظر بوده است. طبق رویکرد اول، برای مدیریت سوانح هوایی، متصدی حمل باید به صورت مطلق مسئول قلمداد شود (Cha, 1936: 26)، لیکن برای کاستن از سنگینی این مسئولیت، تجویز برخی دفاعیات همچون عیوب پنهان هواپیما و بیمه اجباری مسئولیت مطرح شد. در رویکرد دوم، مسئولیت متصدی حمل بر پایه نظریه تقصیر پیشنهاد شد، ولی از حیث اثباتی، تقصیر متصدی مفروض انگاشته شد (Wilberforce, 1947: 500).

تقابل دو رویکرد یادشده، سرانجام منتهی به طرح این سؤال در مذاکرات شد که از متصدی حمل پذیرش چه نوع مسئولیتی انتظار می‌رود؟ سؤالی که این‌طور پاسخ داده شد: «[مسئولیت مورد انتظار] سازماندهی معمول عملیات حمل، انتخاب عاقلانه پرسنل پرواز، نظارت مداوم بر نمایندگان و خدمه خود، کنترل دقیق هواپیما، قطعات یدکی و مواد اولیه است. در واقع باید اذعان نمود مسافرانی که از هواپیما

1. Japanese Initiative of 1992.

2. Presumed Fault Liability

۳. دفاع «اتخاذ کلیه تدابیر لازم»

۴. دفاع «خلبانی سهل‌انگارانه»

۵. دفاع «تقصیر زبان‌دیده»

استفاده می‌کنند، از خطرات نهفته در این شیوه حمل‌ونقل که هنوز تکامل نیافته است، غافل نیستند. بنابراین، تحمیل مسئولیت مطلق بر متصدی حمل منصفانه نیست، بلکه چنانچه اقدامات معقول و متعارفی از سوی نامبرده برای جلوگیری از بروز خسارت انجام شده باشد، [باید] از کلیه مسئولیت‌ها رهایی یابد: این همان دقتی است که می‌توان از یک انسان معقول مطالبه کرد» (Horner & Kegrez, 1975: 49; Cha, 1936: 36-37; Goedhuis, 1937: 218-219; Miller, 1977: 63).

گرچه در زمان مذاکرات کنوانسیون ورشو در سال‌های ۱۹۲۵ تا ۱۹۲۹ برخی کشورها از جمله آلمان^۱ اتحاد جماهیر شوروی^۲ (Pereterski, 1933: 162; Goedhuis, 1937: 113-114)، سوئیس^۳ و چکسلواکی^۴ (Goedhuis, 1937: 95)، مسئولیت مطلق متصدی حمل هوایی را در قوانین داخلی خود پذیرفته بودند، لیکن اعمال این نوع مسئولیت در کنوانسیون ورشو به دلایل مختلف شامل نوپا و شکننده بودن صنعت حمل هوایی، مشخص نبودن علت دقیق وقوع شمار چشمگیری از سوانح هوایی و آگاه بودن مسافران از خطرهای سفر هوایی، مورد پذیرش اکثر نمایندگان کشورها قرار نگرفت و مسئولیت متصدی حمل بر مبنای فرض تقصیر پذیرفته شد (Leloudas, 2009: 48-49; Horner & Kegrez, 1975: 252).

کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۵۵ از طریق پروتکل لاهه بازنگری گردید. گرچه سقف مسئولیت متصدی حمل در قبال مسافر به دلیل افت ارزش فرانک فرانسه در جنگ جهانی دوم و بعد از آن افزایش یافت، لیکن نظام مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر دست‌نخورده باقی ماند. فقط طبق ماده ۱۰ پروتکل، بند دوم ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو ناظر بر دفاع «خلبانی سهل‌انگارانه» از شمار دفاعیات قابل استناد حذف شد. به‌واسطه تحولات صنعت هوانوردی بعد از جنگ جهانی دوم، امریکا به‌شدت منتقد میزان مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون ورشو بود و حتی افزایش سقف مسئولیت در قالب پروتکل لاهه نیز نتوانست رضایت این کشور را جلب کند، لذا مقامات وقت دولت امریکا ساز خروج از کنوانسیون را کوک کردند (Cheng, 1990: 18). سازمان ایکائو^۵ برای جلوگیری از خروج امریکا، نشست تخصصی را در فوریه ۱۹۶۶ جهت بررسی تغییرات قابل اعمال در کنوانسیون ورشو برگزار نمود. در این نشست پیشنهاد مشترکی از سوی کشورهای آلمان، جامائیکا، نیوزلند و سوئد مبنی بر اعمال نظام مسئولیت مطلق مطرح شد^۶ که به دلایل مختلف مورد استقبال قرار نگرفت (Cheng, 1981: 8). در نهایت، امریکا بدون خروج

1. Section 19 & 20 Air Traffic Act of 1922.

2. Section 53 of Air Code of Soviet Union (April 27, 1932) and Article 78 of Law Relating to Air Navigation of Soviet Union (1935).

3. Article 26 of Decree of the Federal Council (January 1920).

4. Law of 28th July 1925, § 29.

5. International Civil Aviation Organization (ICAO).

6. Joint Proposal of the Federal Republic of Germany, Jamaica, New Zealand and Sweden (Doc. LIM

از کنوانسیون ورشو و با استفاده از ظرفیت موجود در انتهای بند ۱ ماده ۲۲ این کنوانسیون، در سال ۱۹۶۶ از طریق موافقت‌نامه مونترال هدف خود را عملیاتی نمود که این موافقت‌نامه در قسمت بعدی بررسی خواهد شد.

۲.۲. دوره دوم: از موافقت‌نامه مونترال تا ابتکار ژاپنی

موافقت‌نامه مونترال که در تاریخ ۱۸ می ۱۹۶۶ طبق دستور شماره ۲۸۸۶۰ به تأیید هیئت هوانوردی امریکا رسید^۱، نقطه عطف دوم در تحول مسئولیت متصدی حمل هوایی محسوب می‌گردد. از منظر حقوقی این موافقت‌نامه یک معاهده بین‌المللی نیست، بلکه نوعی قرارداد خصوصی شمرده می‌شود که یک طرف آن هیئت هوانوردی امریکا و طرف دیگر آن شماری از شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی بودند (Dolan, 1984: 897). آنچه سبب شد تا این سند یکی از نقاط عطف قلمداد شود، این است که برای اولین بار در این سند، «نظام مسئولیت بدون تقصیر»^۲ صرفاً درباره آسیب وارده به مسافر پذیرفته شده است.

طبق این موافقت‌نامه، شرکت‌های حمل هوایی که از مبدأ یا به مقصد امریکا سفر هوایی یا توقف داشتند، ملزم شدند که در مفاد قرارداد حمل خود (بلیط مسافر) شرطی درج کنند ناظر بر اینکه «متصدی حمل در خصوص هر ادعای ناشی از فوت، جراحت یا سایر صدمات بدنی مسافر، حق بهره‌مندی از دفاع مندرج در بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو را نخواهد داشت». در فراز دیگری از موافقت‌نامه نیز به صراحت درج شده بود که مسئولیت متصدی حمل در خصوص فوت یا آسیب بدنی مسافر تا سقف ۷۵ هزار دلار امریکا است که مبتنی بر تقصیر متصدی حمل نخواهد بود.

با حذف دفاع «اتخاذ کلیه تدابیر لازم» (بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو) که مهم‌ترین دفاع قابل استناد برای اثبات عدم تقصیر بود، عملاً «نظام مسئولیت بدون تقصیر» جایگزین «نظام مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر» شد، اما اینکه مسئولیت تعریف‌شده دقیقاً با کدام یک از مصادیق مسئولیت بدون تقصیر (مطلق یا محض) سازگار است، وضعیت دوگانه‌ای ایجاد کرده به نحوی که در برخی منابع حقوقی و آرای قضایی نوع مسئولیت وضع‌شده، مطلق (Lowenfeld & Mendelsohn, 1967: 599; Stephen, 1967: 557&586; Oner, 1967: 603; Larsen, 1967: 636, 637 & 638; Sincoff, 1966: 1124-1125; Kreindler, 1973: 158; Pastor, 1993: 575; Saks v. Air France, 1984: 1386; Air Fr. v. Saks, 1985: 406-407; O'ROURKE v. Eastern Air Lines, Inc., 1982: 229) و در برخی دیگر محض (Dolan, 1984: 897, 915 & 918; Miller, 1977: 109-110; Fincher, 1997: 317; Wallace v. Korean Air, 2000: 293; Wright, 2001: 472; Mankiewicz, 1970: 135; Wallace v. Korean Air, 2001: 297; Korean Air Lines

32(9/2/66), ICAO Doc. 8584-LC/154-2)

1. Agreement CAB 18990 approved by order 28680, May 18, 1966

2. Liability without Fault System

(Disaster, 1983: 1485) قلمداد شده است. البته از نظر عده‌ای از محققان حوزه هوانوردی، مفاهیم یادشده جایگزین یکدیگرند (Nut, 1986:204-205; Cahn, 1985: 540, 545, 549 & 542-543; Nut, 1986:204-205) که در قسمت دوم پژوهش حاضر بیشتر واکاوی خواهد شد.

اجرای موافقت‌نامه مونترال در عمل سبب ایجاد وضعیت تبعیض‌آمیزی درباره نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی در قبال مسافر در سطح بین‌المللی شد. سازمان ایکائو برای رفع این وضعیت، اصلاحاتی را پیشنهاد کرد که در سال ۱۹۷۱ به تنظیم «پروتکل گواتمالا»^۱ انجامید. طبق این پروتکل، نظام مسئولیت بدون تقصیر در خصوص مسافر و بار همراه وی پذیرفته شد و دفاع بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو به موجب ماده ۶ پروتکل گواتمالا حذف گردید، لیکن مسئولیت متصدی حمل درباره محموله و تأخیر در حمل مسافر، بار همراه و محموله همچنان مبتنی بر فرض تقصیر باقی ماند. همانند آنچه درباره موافقت‌نامه مونترال گفته شد، در خصوص نوع مسئولیت وضع شده در پروتکل گواتمالا نیز رویکرد نویسندگان متفاوت است. برخی نویسندگان در آثار خود تغییرات اعمال شده را همسو با مفهوم مسئولیت محض دانسته‌اند (Mankiewicz, 1972: 336-338; Koning, 2008: 319; Cahn, 1985: 543; Barnes et al., 1976: 255; Boyle, 1975: 61; Harakas, 2017: 8)، لیکن جمعی دیگر سخن از مسئولیت مطلق به میان آورده‌اند. (FitzGerald, 1971: 220; Booth, 1974:80-81; McCoy, 1975:763)

نظام دوگانه ایجادشده به موجب پروتکل گواتمالا در سال ۱۹۷۵ طبق پروتکل‌های چهارگانه مونترال دستخوش تغییر شد. طبق پروتکل اضافی شماره ۲۴، این بار نظام مسئولیت بدون تقصیر در خصوص محموله پذیرفته شد، اما همچنان برای تأخیر در حمل مسافر، بار همراه و محموله مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر باقی ماند. پروتکل گواتمالا با وجود گذشت بیش از ۵ دهه از تاریخ امضای آن هنوز لازم‌الاجرا نشده، ولی پروتکل اضافی شماره ۴ مونترال در تاریخ ۴ مارچ ۱۹۹۹ لازم‌الاجرا شد. در حال حاضر در چارچوب نظام ورشو، یک وضعیت دوگانه در خصوص نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی حاکم است؛ یعنی در خصوص مسافر، بار همراه وی و تأخیر در حمل آنها و حمل محموله کماکان مسئولیت از نوع فرض تقصیر است، لیکن در خصوص تلف یا آسیب به محموله، مسئولیت بدون تقصیر ملاحظه خواهد بود. در برخی از منابع حقوقی، نوع مسئولیت برگرفته از پروتکل اضافی شماره ۴ درباره محموله، محض قلمداد شده (Milde, 1999: 840; Cohen, 1983: 164; Fitzgerald, 1976: 302)، لیکن در پاره‌ای دیگر، واژه «مطلق» برای توصیف آن استفاده شده است (Sizer, 1979: 220-221; Reukema, 1984: 996).

1. Guatemala Protocol of 1971.

2. Montreal Additional Protocol No. 4 of 1975

۳.۲. دوره سوم: از ابتکار قراردادی ژاپنی تا کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

سومین نقطه عطف در سیر تحولات مسئولیت متصدی حمل هوایی، ابتکار قراردادی است که در سال ۱۹۹۲ به طور داوطلبانه از جانب تعدادی از خطوط حمل هوایی ژاپن عملیاتی شد که به عنوان «ابتکار ژاپنی» (Mercer, 1994: 316) شناخته می‌شود. طبق مفاد این توافقنامه، برای اولین بار یک نظام مسئولیت دولایه در قبال فوت یا آسیب بدنی مسافر اعمال شد. در لایه اول تا مبلغ ۱۰۰ هزار حق برداشت ویژه^۱ نظام مسئولیت بدون تقصیر با حذف دفاع «اتخاذ کلیه تدابیر لازم» وضع شد و در لایه دوم، برای خسارات بالاتر از این مبلغ، نظام مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر با قابلیت استناد به دفاع پیش‌گفته اعمال گردید (Weigand, 2000: 182). در منابع حقوقی درباره توصیف نوع مسئولیت اعمال شده در لایه اول اختلاف نظر وجود دارد؛ عده‌ای آنرا مسئولیت محض (Milde, 1999: 841-110; Cheng, 1993: 110; Dempsey & Milde, 2005: 32) و گروهی دیگر مسئولیت مطلق (Mercer, 1994: 301) توصیف کرده‌اند. البته برخی دیگر از نویسندگان اساساً نوع مسئولیت برگرفته از این سند را مبتنی بر فرض تقصیر قلمداد نموده‌اند (Baden, 1996: 459; Panel Discussion, 1995: 822) که این نگرش صرفاً درباره لایه دوم مسئولیت قابل قبول به نظر می‌رسد.

ابتکار ژاپنی سنگ بنایی برای اقدام بعدی از سوی یاتا^۲ شد. در اکتبر سال ۱۹۹۵ «موافقت‌نامه بین متصدیان حمل»^۳ به تصویب این سازمان رسید و یک نظام مسئولیت دولایه شبیه ابتکار ژاپنی به موجب آن اعمال شد (Weigand, 2000: 182-18). درباره نوع مسئولیت وضع شده در این موافقت‌نامه نیز دو رویکرد مسئولیت محض (Weigand, 2000: 183, 184; Fincher, 1997: 323-326; Buff, 1997: 1816) و مسئولیت مطلق (Neville, 1999: 582 & 583; DesBois, 1997: 72) بین نویسندگان وجود دارد. همسو با این تحولات، شورای اتحادیه اروپا در اکتبر ۱۹۹۷ سند قانونی به شماره ۲۰۲۷/۹۷ را تصویب نمود^۴. در این سند نیز به پیروی از ابتکار ژاپنی و اقدام یاتا، یک نظام مسئولیت دولایه تجویز شد که طبق جزء الف از بند ۱ ماده ۳ این مصوبه، سقف مالی مسئولیت متصدی حمل درخصوص آسیب بدنی مسافر حذف گردید. بر اساس بند ۲ ماده ۳، در لایه اول نظام مسئولیت بدون تقصیر تا مبلغ ۱۰۰ هزار حق برداشت ویژه با حذف دفاع «اتخاذ کلیه تدابیر لازم» پذیرفته شده است. برای خسارات بالاتر از مبلغ پیش‌گفته، نظام مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر با قابلیت استناد به دفاع موصوف اعمال شده است (Leloudas, 2009: 82). برخلاف ابتکار ژاپنی و موافقت‌نامه یاتا که جنبه

1. Special Drawing Right (SDR).

2. International Air Transport Association (IATA).

3. The IATA Inter-carrier Agreement.

4. Council Regulation (EC) No. 2027/97 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents (9 Oct., 1997).

قراردادی-داوطلبانه داشتند، مصوبه اتحادیه اروپا به عنوان قانون مستقیماً در کشورهای عضو آن اتحادیه اعمال شد. ضمناً رویکرد نویسندگان درباره نوع مسئولیت برگرفته از این سند قانونی نیز متفاوت بوده است. در برخی متون، مسئولیت از نوع محض (Leloudas, Dempsey & Milde, 2005:35; Weigand, 2000:185; Cheng, 2004:843; Field, 2009:82) و در برخی دیگر مطلق (Field, 2009:82) توصیف شده است. (2005:78)

در مسیر تحول مسئولیت متصدی حمل هوایی با تصویب کنوانسیون مونترال در سال ۱۹۹۹ آخرین گام برداشته شد. این کنوانسیون به نوعی تجمیع تمام تحولات قبلی در زمینه مسئولیت متصدی حمل هوایی قلمداد می گردد (Harakas, 2017: 10; McKay, 2002: 84). طراحان کنوانسیون به تبعیت از ابتکار ژاپنی یک نظام مسئولیت دولایه را در قبال فوت یا آسیب بدنی مسافر پیاده سازی نمودند که در لایه اول طبق بند ۱ ماده ۲۱ نظام مسئولیت بدون تقصیر تا مبلغ ۱۰۰ هزار حق برداشت ویژه پذیرفته شد و تنها دفاع قابل استناد برای رهایی از مسئولیت، اثبات تقصیر زیان دیده (ماده ۲۰) لحاظ شد. در لایه دوم بر اساس بند ۲ ماده ۲۱ برای خسارات بالاتر از مبلغ یادشده، نظام مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر تجویز گردید. ضمناً مطابق بند ۲ ماده ۱۷، نظام مسئولیت بدون تقصیر در خصوص بار همراه ثبت شده مسافر و نظام مسئولیت مبتنی بر اثبات تقصیر راجع به بار همراه ثبت نشده، پذیرفته شد. در خصوص محموله نیز بر اساس بند ۱ ماده ۱۸، مسئولیت متصدی حمل از نوع مسئولیت بدون تقصیر است. در نهایت طبق ماده ۱۹ درباره تأخیر در حمل مسافر، بار وی یا محموله، فرض تقصیر متصدی حمل مبنای مسئولیت قرار گرفته است. در چارچوب کنوانسیون مونترال نیز درباره توصیف نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی بین نویسندگان اختلاف دیدگاه وجود دارد. گروهی مسئولیت را از نوع محض (Jabbari & Shoarian, 2011: 7; Milde, 1999: 849; Weigand, 2000: 186; Report by the UNCTAD secretariat, 2006: 13; Harakas, 2017: 25-26; Abeyratne, 2019: 83; Pearson & Riley, 2015: 188; De Leon & Eyskens, 2001: 1172) و جمعی دیگر آن را مطلق (Clarke, 2010: 136; Mendelsohn, 2011: 299; Andemariam, 2006: 270; Cheng, 2004: 849) انگاشته اند.

۳. متصدی حمل هوایی و دوگانه مسئولیت محض یا مطلق

بعد از اجرای موافقت نامه مونترال و اعمال نظام مسئولیت بدون تقصیر در حوزه حمل هوایی، نوعی دوگانگی بین دیدگاه نویسندگان و بعضاً آرای قضایی درباره توصیف نوع مسئولیت وضع شده حادث

۱. در حال حاضر طبق آخرین بازنگری ایکائو در سال ۲۰۲۴، مبلغ یادشده به ۱۵۱۸۸۰ حق برداشت ویژه افزایش یافته است.

گردید؛ با این توضیح که برخی آن را مسئولیت محض و برخی دیگر مسئولیت را از نوع مطلق توصیف کرده‌اند. این دوگانگی همان‌طور که در مقدمه پژوهش حاضر اشاره شد، سؤالاتی را به ذهن متبادر می‌کند که برای پاسخ به آنها در ادامه، ابتدا رویکردهای موجود راجع به ترادف یا تفاوت مفاهیم موضوع بحث تبیین می‌شود و سپس بر اساس یافته‌ها، نوع مسئولیت وضع‌شده برای متصدی حمل‌هوایی از موافقت‌نامه مونترال ۱۹۶۶ تا کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ ارزیابی خواهد شد.

۱.۳. ترادف یا تفاوت مسئولیت محض و مطلق: تبیین رویکردهای حقوقی

مفاهیم مسئولیت مطلق و محض ریشه در حقوق مسئولیت مدنی نظام کامن‌لا دارد به همین سبب ارائه یک پاسخ جامع به سؤال پژوهش حاضر درباره ترادف یا تفاوت مفاهیم موصوف نیازمند انجام پژوهشی مستقل در حوزه حقوق مسئولیت مدنی است. هدف نگارنده این پژوهش صرفاً رفع ابهام از منظر حقوق هوانوردی است، لیکن برای انجام این کار بعضاً رجوع محدود به مباحث حقوق مسئولیت مدنی در کامن‌لا در حد ظرفیت این پژوهش ضروری خواهد بود. مذاقه در متون حقوقی نگاشته‌شده در حوزه حقوق هوانوردی حکایت از وجود رویکردهای مختلف در این زمینه به شرح زیر دارد.

۱.۱.۳. رویکرد ترادف

در برخی از آثار حقوقی حوزه حمل‌ونقل هوایی، مفاهیم مسئولیت مطلق و محض مترادف قلمداد شده‌اند. یکی از نویسندگان شاخص در کتاب «قراردادهای حمل‌هوایی» مسئولیت متصدی در خصوص فوت یا آسیب بدنی مسافر در کنوانسیون مونترال را این‌گونه توصیف کرده است:

«در رابطه با مرگ یا صدمات بدنی مسافران، متصدی حمل‌بدون محدودیت مسئول است. با این حال، اگر مبلغ مطالبه‌شده از یکصد هزار اس.دی.آر. بیشتر شود، متصدی حمل ممکن است همچنان بدون هیچ محدودیتی مسئولیت داشته باشد، اما اگر ثابت کند که تقصیر وجود ندارد یا صرفاً تقصیر دیگری بوده است، ممکن است نسبت به مسئولیت بالاتر از یکصد هزار اس.دی.آر. معاف شود. این محدودیت [تا یکصد هزار اس.دی.آر.] محدودیتی در مفهوم... مسئولیت محض است...» (Clarke, 19: 2010) با وجود این توصیف، نویسنده در صفحه دیگری از همان کتاب، نوع مسئولیت وضع‌شده را مطلق قلمداد نموده، با این توضیح که «اساساً محدودیت‌های کنوانسیون مونترال همان محدودیت‌های ابتکار ژاپنی ۱۹۹۲ است که تمام محدودیت‌ها برای مرگ و جراحت مسافر طبق یک نظام دولایه برداشته [حذف] می‌شود: مسئولیت مطلق برای لایه اول و مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر برای لایه دوم بالاتر از یکصد هزار اس.دی.آر.» (Clarke, 2010: 136).

در منبع دیگری نوع مسئولیت وضع شده در چارچوب موافقت‌نامه مونترال مصوب ۱۹۶۶، این گونه انعکاس یافته که «جالب است [پرونده] «سکس»^۱ که مدتها قبل از [تصویب] کنوانسیون مونترال در سال ۱۹۹۹ تصمیم گرفته شد، تفسیر واژه «حادثه» را ذیل موافقت‌نامه مونترال ۱۹۶۶ مورد بحث قرار داده که در آن مسئولیت متصدی حمل هوایی مطلق یا محض است، مشابه لایه اول مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون مونترال» (Naboush & Alnimer, 2020: 3). رویکرد مترادف در برخی آثار حقوقی تألیفی به زبان فارسی در حوزه حقوق حمل هوایی نیز انعکاس یافته است. در یکی از مقالات چنین تبیین شده است: «... اگرچه کنوانسیون [مونترال] دو نوع مسئولیت را برای جبران آسیب جسمی یا فوت مسافر پیش‌بینی نموده، ولی در عمل مسئولیت متصدی حمل محض و مطلق است مگر اینکه اثبات دو حالت مندرج در بند دوم ماده (۲۱) را انتخاب نماید» (Dashab et al, 1397: 42; Taghi Zadeh, 1385: 140; Masoudi & Abafat, 1394: 99; Abafat, 1397: 23-24). چنین وضعیتی حکایت از این دارد که از نظر نویسندگان یادشده و برخی دیگر از صاحب‌نظران (Drion, 1954: 11; Bin Othman, 2001: 93; Gardiner, 1998: 301; Sipos, 2020: 179) مفاهیم مورد بحث مترادف و جایگزین یکدیگرند.

۳.۱.۲. رویکرد تفاوت

بر اساس رویکرد دوم، مسئولیت مطلق و محض کاملاً متفاوت با یکدیگرند و نمی‌توان آنها را به صورت جایگزین به کار برد. در این باره چنین اظهار شده است که «رژیم مسئولیت پذیرفته‌شده در کنوانسیون [مونترال] از نوع محض است نه مطلق. متصدی حمل در صورت اثبات اینکه خسارت ناشی از تقصیر یا خطای مدعی بوده، می‌تواند به صورت کلی یا جزئی از مسئولیت معاف شود..... و بنابراین این استدلال..... مبنی بر اینکه تا یکصد هزار اس.دی.آر شرکت حمل بدون هیچ دفاعی در مقام بیمه‌گر قرار می‌گیرد، نادرست خواهد بود» (Milde, 1999: 855). در اثر دیگری چنین استدلال شده است «لازم به ذکر است که [دفاع] ماده ۲۰ در مورد ماده ۲۱ (۱) نیز اعمال می‌شود؛ بنابراین، حتی در لایه اول مسئولیت، متصدی حمل می‌تواند از دفاع ماده ۲۰ [تقصیر زیان‌دیده] استفاده کند و مسئولیت او «مطلق» نیست» (Dempsey & Milde, 2005: 179). در ادامه در صفحه دیگری نگرش موصوف این گونه تکمیل شده است. «به نظر می‌رسد که مسئولیت متصدی حمل طبق ماده ۲۱ (۱) کنوانسیون مونترال «مطلق» و بدون [وجود] هیچ دفاعی تا سقف ۱۰۰۰۰۰ اس.دی.آر. باشد با این حال، باید این ماده در کنار ماده ۲۰ که به‌طور خاص معافیت کامل یا جزئی را در رابطه با ماده ۲۱ (۱) برای تقصیر زیان‌دیده

1. Saks v. Air France 724 F.2d 1383 (9th Cir. 1984).

تجویز می‌نماید، خوانده شود. از این رو، متصدی حمل ممکن است حتی برای لایه اول به دلیل تقصیر مدعی از مسئولیت مبرا شود» (Dempsey & Milde, 2005: 182).

طبق رویکرد پیش‌گفته، در مسئولیت مطلق اساساً هیچ دفاعی برای رهایی متصدی حمل از مسئولیت وجود ندارد؛ حال آنکه در کنوانسیون مونترال طبق ماده ۲۰، دفاع تقصیر زیان‌دیده در لایه اول مسئولیت قابل استناد است. از این رو نمی‌توان نوع مسئولیت وضع‌شده در لایه اول را مطلق قلمداد نمود. همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، مفاهیم مسئولیت مطلق و محض ریشه در نظام کامن‌لا دارند؛ لذا تبیین تفاوت آنها نیازمند رجوع به خاستگاه آنهاست. به‌طور کلی، برخی نویسندگان و محققان حوزه مسئولیت مدنی در نظام کامن‌لا اعتقاد دارند که مفاهیم مسئولیت محض و مطلق متفاوت‌اند، لیکن مسئله چالش‌برانگیز این است که طرف‌داران این دیدگاه در خصوص اینکه چه تفاوت‌هایی بین مفاهیم موصوف وجود دارد، اتفاق نظر ندارند. گروهی معتقدند که تفاوت بین آنها فقط در میزان دفاعیات قابل استناد برای رهایی از مسئولیت است. توضیح اینکه در مسئولیت محض، برخی دفاعیات همچون قوای قاهره، تقصیر زیان‌دیده، فعل شخص ثالث، قابلیت استناد دارند؛ ولی در مسئولیت مطلق هیچ دفاعی قابل استناد نیست و به صرف وقوع حادثه زیان‌بار مسئولیت مطلقاً ایجاد می‌شود (Winfield, 1926: 51; Gray, 2021: 7 & 127; Epstein & Sharkey, 2020: 135; Williams, 1976: 87; Woodside II et.al., 2003: 6 & 28; Elliott & Quinn, 2017: 318; Harpwood, 2000: 11; Ashworth & Horder, 2013: 161; Strantz, 1992: 1234; Caterpillar Tractor Co. v. Beck, 1979: 879 & 889; Vineyard v. Empire Machinery Co., 1978: 504; Woodill v. Parke Davis & Co., 1980: 199; Lunt v. Brady Manufacturing Corp., 1970: 307; Morrow v. Trailmobile, Inc., 1970: 583; Maas v. Dreher, 1969: 521).

در مقابل، گروه اندکی اعتقاد دارند علاوه بر تفاوت در میزان دفاعیات، مفاهیم موصوف در کیفیت رابطه سببیت نیز تفاوت دارند. در مسئولیت محض باید رابطه سببیت بین فعل شخص مسئول و حادثه زیان‌بار اثبات شود، حال آنکه در مسئولیت مطلق وجود رابطه سببیت بین فعل شخص مسئول و حادثه زیان‌بار موضوعیت ندارد، بلکه رابطه سببیت باید بین شرایط موردنظر و خسارت وارده برقرار باشد. در این باره چنین اظهار شده است: «...در مسئولیت محض، برای ایجاد مسئولیت، فعل زیان‌بار باید توسط شخص مسئول انجام شده باشد حتی اگر مرتکب تقصیر نشده باشد و همچنین فعل مذکور باید سبب ایجاد خسارت باشد به عبارت دیگر، در مسئولیت محض رابطه سببیت باید بین [فعل] شخص مسئول و خسارت برقرار باشد..... مسئولیت مطلق متفاوت از مسئولیت محض است بدین نحو که مسئولیت مطلق زمانی ایجاد می‌شود که شرایط مقرر برای ایجاد این مسئولیت محقق شود فارغ از اینکه خسارت توسط چه شخصی یا چگونه ایجاد شده باشد..... برخلاف مسئولیت محض، [در مسئولیت مطلق] وجود رابطه سببیت بین [فعل] شخص مسئول و خسارت لازم نیست گرچه وجود رابطه سببیت بین شرایط

مقرر و خسارت الزامی می‌باشد...» (Cheng, 1981: 9; McDougal & Lasswell, 1963: 611). مراد از شرایط مقرر شرایطی است که قانون یا کنوانسیون مربوطه برای تحقق مسئولیت مطلق لحاظ نموده است. برای مثال، در بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون وین راجع به مسئولیت مدنی در قبال خسارت اتمی چنین مقرر شده است که اپراتور تأسیسات اتمی به شرط اثبات اینکه خسارت ناشی از یک حادثه اتمی [مثل نشت مواد رادیو اکتیو] بوده، به‌طور مطلق مسئول خواهد بود (Cheng, 1981: 9). لذا وجود رابطه سببیت بین حادثه اتمی و خسارت وارده، فارغ از اینکه فعل اپراتور در وقوع حادثه نقش داشته یا خیر، شرط تحقق مسئولیت مطلق در این کنوانسیون است. تفکیک بین مسئولیت محض و مطلق از حیث کیفیت رابطه سببیت در متون حقوقی کاملاً چندان مورد توجه قرار نگرفته است و به‌نظر می‌رسد که این دیدگاه بیشتر مبتنی بر نگرش حاکم در برخی از کنوانسیون‌های بین‌المللی است که در آنها مسئولیت مطلق به‌صراحت شناسایی شده است که در قسمت بعدی به آن پرداخته خواهد شد.

۳.۱.۳. رویکرد عدم وجود مسئولیت مطلق

در کنار دو رویکرد پیش‌گفته، رویکرد سومی نیز وجود دارد مبنی بر اینکه چنانچه مسئولیت مطلق به معنای عدم وجود هیچ دفاعی برای رهایی از مسئولیت تعریف شود، پس اساساً چیزی به نام مسئولیت مطلق وجود ندارد. به تعبیر یکی از نویسندگان «... مسئولیت مطلق که اصلاً هیچ دفاعی را نمی‌پذیرد، تقریباً هرگز خارج از حقوق کیفری یافت نمی‌شود» (Harpwood, 2000: 11 & 19). در واقع، ریشه این دیدگاه به سال ۱۹۲۶ باز می‌گردد زمانی که پرسی وینفیلد^۱ در مقاله «افسانه مسئولیت مطلق» برای توصیف دستاورد پرونده ریلندز علیه فلچر^۲ از اصطلاح «مسئولیت محض» استفاده نمود (Williams, 1976: 87; Palmer, 1988: 1305). توضیح اینکه تا قبل از سال ۱۹۲۶ رویکرد حاکم این بود که مسئولیت برگرفته از پرونده یادشده، از نوع مطلق است؛ حال آنکه در این پرونده برخی از دفاعیات به صراحت از سوی قاضی تجویز شده بود. از این رو، آقای وینفیلد چنین استدلال نمود: «... باید اضافه شود که توصیف قاعده [مندرج] در پرونده ریلندز علیه فلچر به‌عنوان نمونه‌ای از مسئولیت مطلق با توجه به وجود برخی استثنایا [دفاعیات]... ناخوشایند است. به‌نظر می‌رسد که مسئولیت محض اصطلاح بهتری باشد» (Winfield, 1926: 51; Elliott & Quinn, 2017: 318).

۳.۲. نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی؛ رویکرد کاملاً لای یا رویکرد بین‌المللی

چنانچه مسئولیت مطلق به معنای عدم پذیرش هیچ‌گونه دفاعی برای رهایی از مسئولیت تعریف شود،

1. Percy Winfield.

2. Rylands v. Fletcher, L.R. 3 H.L. 330 (1868).

این نتیجه حاصل می‌شود که اساساً مسئولیت تعریف شده از موافقت‌نامه مونترال ۱۹۶۶ به بعد از نوع محض است، زیرا دفاع تقصیر زیان‌دیده تحت هر شرایطی قابل استناد است. چنانچه این نگرش پذیرفته شود، این سؤال مطرح می‌گردد که چرا در سطح بین‌المللی، برخی کنوانسیون‌ها مسئولیت مطلق را با پذیرش برخی از دفاعیات اعمال نموده‌اند؟ برای تبیین نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی، لازم است که در گام نخست برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی حاوی نظام مسئولیت مطلق بررسی شوند تا بتوان در گام دوم، نوع مسئولیت متصدی حمل هوایی به درستی تحلیل شود.

۳.۲.۱. مفهوم مسئولیت مطلق در برخی اسناد بین‌المللی

یکی از اسناد بین‌المللی که واژه مسئولیت مطلق به صراحت در آن استفاده شده، «کنوانسیون بروکسل راجع به مسئولیت بهره‌بردار کشتی‌های اتمی»^۱ مصوب ۱۹۶۲ است که در بند نخست ماده ۲ آن، نظام مسئولیت مطلق برای بهره‌بردار کشتی اتمی پذیرفته شده است. برخلاف طرف‌داران این نگرش که مسئولیت مطلق هیچ دفاعی را تجویز نمی‌کند، این کنوانسیون در بند ۵ ماده ۲ و ماده ۸، دفاعیات تقصیر زیان‌دیده، جنگ، خصومت‌ها، شورش داخلی را برای رهایی از مسئولیت تجویز نموده است. ضمناً اظهار شده است که به غیر از موارد مصرح در ماده ۸ کنوانسیون، سایر مصادیق فورس‌ماژور همچون بلایای طبیعی به عنوان دفاع، قابل استناد نخواهد بود (Hardy, 1963: 780-781; Szasz, 1971: 553-554). کنوانسیون وین راجع به مسئولیت مدنی در قبال خسارت اتمی مصوب ۱۹۶۳^۲، سند دیگری است که در بند نخست ماده ۴ آن به صراحت مسئولیت بهره‌بردار تأسیسات هسته‌ای از نوع مطلق ذکر شده است. دفاعیات قابل استناد شامل تقصیر زیان‌دیده (بند ۲ ماده ۴)، منازعات مسلحانه، جنگ و شورش داخلی (جزء «الف» بند ۳ ماده ۴) و حوادث طبیعی شدید با وصف استثنایی (جزء «ب» بند ۳ ماده ۴) هستند. گسترش قلمرو دفاعیات به حوادث طبیعی شدید سبب ایجاد این باور شده است که عبارت مسئولیت محض گزینه مناسب‌تری برای توصیف نوع مسئولیت بهره‌بردار می‌باشد؛ به نحوی که این مسئله در یادداشت توضیحی کنوانسیون نیز انعکاس یافته است (IAEA, 2020: 10; Lee, 2000: 320; INLEX, 2024: 63-64; Ghabuli & Rezadoost, 1394: 740; Badini & Jafari Chaleshtori, 1397: 93-94; Yazdani & Habibian, 1390: 59). مذاکرات کنوانسیون حکایت از این امر دارد که از نظر تدوین‌کنندگان آن، دفاعیات کلاسیک در حوزه مسئولیت مدنی از جمله فورس‌ماژور، فعل شخص ثالث در قالب مفهوم مسئولیت مطلق جایگاهی ندارند، لیکن قبول برخی از مصادیق قوای قاهره مانند جنگ، شورش داخلی و حوادث طبیعی شدید با وصف

1. Brussels Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships of 25 May 1962

2. Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage of 21 May 1963

استثنایی به این دلیل بوده که از نظر آنها این مصادیق مسئولیت جمعی یک ملت هستند هرچند قلمرو همین مصادیق نیز می‌توانند از طریق قوانین ملی محدودتر شوند (IAEA, 1964: 77).

یکی دیگر از حوزه‌هایی که در آن مسئولیت مطلق صریحاً به کار رفته، حوزه فضایی است. در این زمینه، «کنوانسیون راجع به مسئولیت بین‌المللی در قبال خسارت ناشی از اجسام فضایی»^۱ مصوب ۱۹۷۲ در ماده ۲ مقرر می‌نماید: «دولت پرتاب‌کننده به طور مطلق مسئول پرداخت غرامت برای خسارت وارده از سوی جسم فضایی متعلق به آن به سطح زمین یا هواپیمای در حال پرواز خواهد بود». در مقایسه با کنوانسیونهای مربوط به حوادث هسته‌ای، قلمرو دفاعیات قابل استناد در این کنوانسیون بسیار محدود شده، صرفاً شامل تقصیر دولت مدعی یا اتباع آن (بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون) می‌شود (Christol, 1980: 539; Abdollahi & Hosseini, 1394: 127; Reis, 1978: 366; و هیچ‌یک از مصادیق فورس ماژور اساساً قابل استناد نیستند (Debusschere, 1994: 105). وجود همین یک دفاع نیز سبب شده است تا همچنان برخی محققان با پیروی از رویکرد کامن‌لایی که بر اساس آن در مسئولیت مطلق هیچ دفاعی قابل استناد نیست، کاربرد واژه مسئولیت مطلق در کنوانسیون یادشده را نقد کنند. در یکی از منابع چنین اظهار شده است: «معافیت از مسئولیت مندرج در بند ۱ ماده ۶ کنوانسیون محدود به رژیم مسئولیت مطلق (ماده ۲) می‌باشد چنانچه از اصطلاحات نظام کامن‌لا پیروی شود که بر اساس آن در مسئولیت مطلق در مقایسه با مسئولیت محض هیچ دفاعی مجاز نیست [وجود این معافیت]، نشان از کاربرد نادرست واژه «مطلق» دارد» (United States, 1972: 25-26; Mazaroff, 1969: 74; Schmalenbach, 2023: 528).

شایان ذکر است که تدوین‌کنندگان کنوانسیون‌های موضوع بحث، ضمن تمایز بین مفاهیم مسئولیت محض و مطلق، به طور آگاهانه واژه مطلق را برای تبیین مسئولیت ناشی از حوادث اتمی و فضایی انتخاب نموده‌اند، زیرا با توجه به ماهیت بسیار مخاطره‌آمیز حوادث یادشده، آنها درصدد اعمال بالاترین حد از مسئولیت بوده‌اند؛ اما رویکرد آنها پذیرش مسئولیت مطلق بدون امکان اعمال هیچ دفاعی نبوده بلکه برخلاف رویکرد کامن‌لایی، برخی دفاعیات به صورت محدود و متناسب با نوع فعالیت مخاطره‌آمیز از سوی آنها تجویز شده است. به همین دلیل پژوهشگرانی که با عینک کامن‌لایی به مفاد کنوانسیون‌ها می‌نگرند، چیزی بیشتر از آنچه در پرونده ریلندز علیه فلچر وجود داشت، نمی‌بینند؛ به تعبیر یکی از نویسندگان، مسئولیتی که در قالب کنوانسیون‌های پیش‌گفته تبیین شده است، مسئولیتی «.....سخت‌تر از سخت است که با عنوان مطلق نامیده می‌شود» (Goldie, 1985: 195).

1. Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects of 29 March, 1972

۳.۲.۲. رفع دوگانه مسئولیت محض یا مطلق در پرتو رویکرد بین‌المللی

هرچند عده‌ای باور دارند که مسئولیت مطلق و محض مترادف‌اند، لیکن کسانی که آنها را متفاوت می‌انگارند، تفکیک بین مفاهیم موصوف را بعضاً امری به‌غایت دشوار می‌دانند. به قول یکی از نویسندگان «تمایز به بین [مفاهیم یادشده] در موارد لب مرزی چه از نظر تئوری و چه از نظر عملی ممکن است دشوار باشد و علاوه بر این، حجم زیادی از اختلاف نظر و سردرگمی درباره‌ی واژگان موصوف وجود دارد» (Cheng, 1981:9). برای پاسخ به این سؤال که مسئولیت متصدی حمل هوایی بر چه مبنایی استوار است، می‌توان دو رویکرد مختلف را به شرح زیر اتخاذ نمود:

الف) رویکرد مسئولیت محض

چنانچه رویکرد کامن‌لایی پذیرفته شود که بر اساس آن در مسئولیت مطلق هیچ‌گونه دفاعی قابل استناد نیست و به صرف وقوع حادثه زیان‌بار مسئولیت به‌طور مطلق ایجاد می‌شود، مسئولیت وضع‌شده در کنوانسیون مونترال درباره‌ی مسافر (لایه اول)، بار همراه ثبت‌شده، محموله از نوع محض قلمداد می‌شود؛ زیرا در این موارد، دفاع تقصیر زیان‌دیده و دفاعیات دیگر مختص بار همراه و محموله از جانب متصدی حمل قابل استناد است. پذیرش این رویکرد دو اثر مهم را به‌همراه دارد: اولاً دیگر مفهومی با عنوان مسئولیت مطلق وجود ندارد و آن‌گونه که آقای وینفیلد مطرح نموده است، مسئولیت مطلق افسانه‌ای بیش نیست؛ ثانیاً طراحان برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی که در آنها واژه مسئولیت مطلق به‌صراحت استفاده شده است، مرتکب اشتباهی قابل تأمل شده‌اند؛ زیرا در آن کنوانسیون‌ها دفاعیات حداقلی را برای رهایی از مسئولیت تجویز کرده‌اند.

ب) رویکرد مسئولیت مطلق

چنانچه نگرش برخی کنوانسیون‌های بین‌المللی پذیرفته شود که در آنها مسئولیت مطلق همراه با تجویز برخی دفاعیات به صورت بسیار محدود اعمال گردد، در این صورت مسئولیت برگرفته از کنوانسیون مونترال از نوع مطلق است؛ زیرا طبق این رویکرد، در مسئولیت مطلق نیز همچنان برخی دفاعیات به صورت بسیار محدود در دسترس قرار دارند و مسئولیت مطلق نباید این گونه تعبیر شود که هیچ دفاعی در چارچوب آن پذیرفتنی نیست. به سخن دیگر «در مسئولیت محض، تمامی دفاعیات معمول موجود است، الا دفاعیاتی که برای اثبات فقدان تقصیر مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ [زیرا در این نوع مسئولیت] عنصر تقصیر دیگر جایگاهی ندارد. با وجود این در مسئولیت مطلق به صرف تحقق شرایط موردنظر، مسئولیت به‌طور مطلق ایجاد می‌شود، به این نحو که هیچ‌یک از دفاعیات معمول در دسترس نمی‌باشند. اما این به

آن معنا نیست که هیچ دفاعی در این نوع از مسئولیت پذیرفته نمی‌شود. برخی از کنوانسیون‌های مرتبط با مسئولیت حوادث اتمی که صریحاً مسئولیت مطلق را پذیرفته‌اند، شامل دفاعیات مبتنی بر تقصیر زیان‌دیده، منازعات مسلحانه و وقایع طبیعی می‌شوند» (Cheng, 1981: 12).

۴. نتیجه‌گیری

از زمان تصویب کنوانسیون ورشو تاکنون، سیر تحول مسئولیت متصدی حمل هوایی با توجه به توسعه هوانوردی دستخوش تغییرات جدی شده است. ضرورت ایجاد توازن بین منافع متضاد متصدیان حمل و خدمات‌گیرندگان ایجاب نمود تا نظام مسئولیت بدون تقصیر از طریق موافقت‌نامه مونترال ۱۹۶۶ به صورت داوطلبانه در صنعت هوانوردی رخنه نموده، سرانجام به صورت الزامی در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ تجلی یابد. در توصیف نوع مسئولیت مستخرج از کنوانسیون یادشده متون حقوقی و آرای قضایی رویکرد یکسانی را درپیش نگرفته‌اند به نحوی که برخی مسئولیت را از نوع محض و برخی دیگر از جنس مطلق قلمداد نموده‌اند. گرچه از منظر برخی از محققان مفاهیم مسئولیت محض و مطلق مترادف‌اند، لیکن این رویکرد با توجه به تحولات حقوق مسئولیت مدنی در کامن‌لا و ادبیات حقوقی غالب در صنعت هوانوردی قابل قبول نیست. در واقع، مفاهیم موصوف از منظر حقوقی معادل یکدیگر نبوده، بیانگر سطوح مختلفی از مسئولیت می‌باشند؛ به این معنا که مسئولیت مطلق به مراتب شدیدتر از مسئولیت محض بوده و طبق رویکرد بین‌المللی در مسئولیت مطلق، دفاعیات محدودی برای رهایی از مسئولیت قابل استنادند یا طبق رویکرد کامن‌لایی اساساً دفاعی برای رهایی از مسئولیت در دسترس وجود ندارد.

گرچه مسئولیت محض و مطلق دارای این قرابت هستند که در هر دو، عنصر تقصیر نقشی در تحقق مسئولیت ندارد، لیکن مفاهیم موصوف از دو منظر تفاوت اساسی دارند: تفاوت اول در میزان دفاعیات قابل استناد برای رهایی از مسئولیت است. در مسئولیت محض تمام دفاعیات معمول ازجمله فورس‌ماژور در دسترس بوده، فقط دفاعیاتی که برای اثبات فقدان تقصیر استفاده می‌شوند، قابل استناد نیستند؛ اما در مسئولیت مطلق، طبق رویکرد کامن‌لایی هیچ دفاعی قابل استناد نیست یا براساس رویکرد بین‌المللی صرفاً دفاعیات محدود تجویز شده از سوی کنوانسیون مربوطه قابل استناد خواهند بود. تفاوت دیگر این است که در مسئولیت محض رابطه سببیت باید بین فعل شخص مسئول و خسارت، فارغ از وجود یا نبود تقصیر، برقرار باشد؛ حال آنکه در مسئولیت مطلق وجود رابطه سببیت بین فعل شخص مسئول و خسارت لازم نیست، بلکه وجود رابطه سببیت بین شرایط مقرر و خسارت الزامی است.

پذیرش رویکرد حاکم در کنوانسیون‌های بین‌المللی برای تبیین مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون مونترال در مقایسه با رویکرد کامن‌لایی منطقی‌تر به نظر می‌رسد، زیرا نخست، این رویکرد زمینه را برای حفظ مفهوم مسئولیت مطلق فراهم می‌کند؛ حال آنکه طبق رویکرد کامن‌لایی به صرف

وجود حتی یک دفاع قابل استناد، مسئولیت مطلق معنا نخواهد داشت. دوم، از آنجا که مسئولیت متصدی حمل در سطح فراملی موضوع بحث است، بدیهی است که پیروی از رویکرد کنوانسیون به مراتب بهتر از رویکرد کامن لایی می‌تواند به تحقق یکنواخت‌سازی کمک نماید. سوم، همان‌طور که اشاره شد، در مسئولیت محض تمام دفاعیات معمول از جمله فورس ماژور قابل استنادند؛ حال آنکه در کنوانسیون مونترال هیچ‌یک از مصادیق فورس ماژور به عنوان دفاع تجویز نشده است. چهارم، بر اساس بند نخست ماده ۱۷ کنوانسیون یادشده، به صرف اینکه حادثه در حین پرواز یا سوار و پیاده شده اتفاق بیفتد، متصدی حمل مسئول خواهد بود. پس، از این لحاظ نیز رابطه سببیت بین شرایط مقرر (صرف وقوع حادثه در حین پرواز یا در جریان پیاده و سوار شدن) و خسارت برقرار است و برقراری رابطه سببیت بین فعل متصدی و خسارت وارده اساساً از منظر این مقرر موضوعیت ندارد؛ لذا مطلق بودن مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون مونترال مقبول‌تر جلوه می‌کند.

References

- Books

1. Abeyratne Ruwantissa (2019). *Legal Priorities in Air Transport*. Springer Nature Switzerland AG.
2. Ashworth Andrew & Horder Jeremy (2013). *Principles of Criminal Law*. 7th ed., Oxford University Press.
3. Clarke Malcolm (2010). *Contracts of Carriage by Air*. 2nd ed., Informa Law Publication.
4. Dempsey Paul Stephen & Milde Michael (2005). *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, McGill University press.
5. Drion H. (1954). *Limitation of Liabilities in International Air Law*. Springer Science & Business Media B.V.
6. Elliott Catherine & Quinn Frances (2017). *Tort Law*. 11th ed., Pearson Education Limited.
7. Epstein Richard A., & Sharkey Catherine M. (2020). *Cases and Materials on Torts*. 12th ed., Aspen Publishing.
8. Goedhuis D. (1937). *National Air Legislations and the Warsaw Convention*. Springer Science & Business Media B.V.
9. Gray Anthony (2021). *The Evolution from Strict Liability to Fault in the Law of Torts*. Hart Publishing.
10. Harakas Andrew John (2017). Air Carrier Liability for Passenger Injury or Death Occurring during International Carriage by Air: An Overview of the Montreal Convention of 1999, in Andrew John Harakas (ed.), *Litigating the Aviation Case*, 4th ed., ABA Book Publishing.
11. Harpwood Vivienne (2000). *Principles of Tort Law*. 4th ed., Cavendish Publishing Limited.
12. Horner Robert C. & Kegrez Didier (1975). *Second International Conference on Private Aeronautical Law: Minutes*. Fred B. Rothman & Co. publications.
13. Leloudas George (2009). *Risk and Liability in Air Law*. Informa Law Publication.

14. Mankiewicz Rene H. (1970). *Yearbook of Air and Space Law-1967*. McGill-Queen's University Press.
15. McDougal Myers S. & Lasswell Harold D. (1963). *Law and Public Order in Space*. Yale University Press.
16. Miller Georgette (1977). *Liability in International Air Transport: The Warsaw System in Municipal Courts*, Kluwer Publication.
17. Pearson Michael W. & Riley Daniel S. (2015). *Foundation of Aviation Law*, Ashgate Publishing Limited.
18. Schmalenbach Kirsten (2023). Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects. in Peter Gailhofer et Al. (eds), *Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm: An International and Transnational Perspective*, Springer Publications.
19. Williams Glanville (1976). *Foundations of the Law of Tort*. London, Butterworths.

- **Articles**

20. Abafat Rasoul (1397). Air Transport Contract in Iranian Legal System. *Civil Law Knowledge Journal*, 7 (2), 11-27. DOI: 10.30473/clk.2018.5420 ([In Persian](#)).
21. Abdollahi Mohsen & Hosseini Seyed Mohamad (2015). International Responsibility of States for Damages Caused by Space Debris and the Dispute Resolution Mechanism thereof, *Public Law Studies Quarterly*, 45 (4), 533-562. DOI: 10.22059/jpls.2016.56439 ([In Persian](#)).
22. Andemariam Senai W. (2006). Does the Montreal Convention of 1999 Require That a Notice Be Given to Passengers- What Is the Validity of Notice of a Choice of Forum Clause under Montreal 1999. *Journal of Air Law and Commerce*, 71 (2), 251-294.
23. Baden Naneen K. (1996). The Japanese Initiative on the Warsaw Convention. *Journal of Air Law and Commerce*, 61 (2), 437-466.
24. Badini Hassan & Jafari Chaleshtori Mahmood (2018). An Analytical and Critical Analysis of International Instruments Governing Liability and Compensation of Oil Pollution Caused by Maritime Transport. *International Law Review*, 35 (58), 89-113. DOI: 10.22066/cilamag.2018.31684 ([In Persian](#)).
25. Barnes David H; Gebo Mark G. & Myers Thomas D. (1976). The Warsaw Convention: A New Look at Jurisdiction under Articles 17 and 28 and the Problem of Manufacturers' Liability. *Cornell International Law Journal*, 9 (2), 251-297.
26. Bin Othman Mohd Bahrin (2001). The Warsaw Convention 1929: Limitation of the Air Carrier's Liability in Death & Personal Injury of the Passenger. *Journal of Malaysian and Comparative Law*, (28), 87-100.
27. Booth Dean (1974). The Guatemala Protocol Amendments and Other Affects at the Warsaw Convention. *International Business Lawyer*, 2 (1), 78-87.
28. Boyle Robert P. (1975). The Guatemala Protocol to the Warsaw Convention. *California Western International Law Journal*, 6 (1), 41-85.
29. Buff Andrea L. (1997). Reforming the Liability Provisions of the Warsaw Convention: Does the IATA Inter-carrier Agreement Eliminate the Need to Amend the Convention. *Fordham International Law Journal*, 20 (5), 1768-1838.
30. Cahn Jeffrey A. (1985). Saks: A Clarification of the Warsaw Convention Passenger Liability Standards. *University of Miami Inter American Law Review*, 16 (3), 539-558.

31. Cha Lincoln H. (1936). The Air Carrier's Liability to Passengers in International Law. *Air Law Review*, 7 (1), 25-65.
32. Cheng Bin (1981). A Reply to Charges of Having Inter Alia Misused the Term Absolute Liability in Relation to the 1966 Montreal Inter-Carrier Agreement in My Pleas for an Integrated System of Aviation Liability. *Annals of Air and Space Law*, (6), 3-14.
33. Cheng Bin (1990). Sixty Years of the Warsaw Convention: Airline Liability at the Crossroads (Part II). *German Journal of Air and Space Law*, 39 (1), 3-39.
34. Cheng Bin (1993). Air Carriers' Liability for Passenger Injury or Death: The Japanese Initiative and Response to the Recent EC Consultation Paper. *Air and Space Law Journal*, 18 (3), 109-122.
35. Cheng Bin (2004). A New Era in the Law of International Carriage by Air: From Warsaw (1929) to Montreal (1999). *International and Comparative Law Quarterly*, 53 (4), 833-860.
36. Christol Carl Q. (1980). International Liability for Damage Caused by Space Objects. *American Journal of International Law*, 74 (2), 346-371.
37. Cohen David (1983). Montreal Protocol: The Most Recent Attempt to Modify the Warsaw Convention. *Air and Space Law Journal*, 8 (3), 146-168.
38. Dashab, Mehryar; Mohammadi Mehrdad & Najafi Vahideh (2018). The Liability of Air Carrier in International Law. *Moa'hede Legal Research Quarterly*, 2 (3), 31-53 (In Persian).
39. Debusschere Andre G. (1994). Liability for Damage Caused by Space Objects. *Journal of International Law and Practice*, 3 (1), 97-110.
40. De Leon Pablo Mendes & Eyskens Werner (2001). The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System. *Journal of Air Law and Commerce*, 66 (3), 1155-1185.
41. DesBois L. Cameron (1997). The New IATA Intercarrier Regime on Passenger Liability: From a Canadian Perspective. *Annals of Air and Space Law*, (22), 71-76.
42. Dolan Thomas J. (1984). Warsaw Convention Liability Limitations: Constitutional Issues. *Northwestern Journal of International Law & Business*, 6 (3), 896-929.
43. Field Andrew (2005). Air Travel, Accidents and Injuries: Why the New Montreal Convention Is Already Outdated, *Dalhousie Law Journal*, 28 (1), 69-98.
44. Fincher James N. (1997). Watching Liability Limits under the Warsaw Convention Fly Away, and the IATA Initiative. *Transnational Lawyer*, 10 (2), 309-330.
45. FitzGerald Gerald F. (1971), The Guatemala City Protocol to Amend the Warsaw Convention, *Canadian Yearbook of International Law*, 9, 217-251.
46. Fitzgerald Gerald F. (1976). The Four Montreal Protocols to Amend the Warsaw Convention Regime Governing International Carriage by Air. *Journal of Air Law and Commerce*, 42 (2), 273-350.
47. Gardiner Richard (1998). Revising the Law of Carriage by Air: Mechanisms in Treaties and Contract. *International & Comparative Law Quarterly*, 47 (2), 278-305.
48. Goldie L.F.E. (1985). Concepts of Strict and Absolute Liability and the Ranking of Liability in Terms of Relative Exposure to Risk. *Netherlands Yearbook of International Law*, (16), 175-248.

49. Hardy Michael (1963). The Liability of Operators of Nuclear Ships, *International and Comparative Law Quarterly*, 12 (3), 778-788.
50. Jabbari Mansour & Shoarian Ebrahim (2011). Legal Aspects for Iran to Ratify the Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. *International Journal of Humanities*, 18 (2), 1-18.
51. Kaftal Andre (1934). Liability and Insurance: The Relation of Air Carrier and Passenger. *Air Law Review*, 5 (2), 157-166.
52. Koning Ingrid (2008). Liability in Air Carriage: Carriage of Cargo Under the Warsaw and Montreal Conventions. *Air & Space Law Journal*, 33 (4-5), 318-345.
53. Kreindler Lee S. (1973). Recent Developments in Aerial Hijacking: The Issue of Liability. *Akron Law Review*, 6 (2), 157-161.
54. Larsen Paul B. (1967). The Effect of the Montreal Agreement on the Consolidation of Private Air Law Conventions. *Journal of Air Law and Commerce*, 33 (4), 633-642.
55. Latchford Stephen (1935). The Warsaw Convention and the C.I.T.E.J.A.. *Journal of Air Law*, 6 (1), 79-93.
56. Lee Maria (2000). Civil Liability of the Nuclear Industry. *Journal of Environmental Law*, 12 (3), 317-332.
57. Lorenz Fritz G. (1940). German Air Law: A Case History. *Journal of Air Law and Commerce*, 11 (3), 218-277.
58. Lowenfeld Andreas F. & Mendelsohn Allan I. (1967). The United States and the Warsaw Convention. *Harvard Law Review*, 80 (3), 497-602.
59. Mankiewicz René H. (1972). Warsaw Convention: The 1971 Protocol of Guatemala City. *American Journal of Comparative Law*, 20 (2), 335-342.
60. Masoudi Naser & Abafat Rasoul (1394). Comparative Study of Air Carrier Liability in International Documents and Islamic Law. *Jurisprudence and Fundamentals of Islamic Law Quarterly*, 8 (3), 79-102 [In Persian]
61. Mazaroff Stanley (1969). Exonerations from Liability for Damage Caused by Space Activities. *Cornell Law Review*, 54 (1), 71-96.
62. McKay Jennifer (2002). The Refinement of the Warsaw System: Why the 1999 Montreal Convention Represents the Best Hope for Uniformity. *Case Western Reserve Journal of International Law*, 34 (1), 73-101.
63. McCoy Harold V. (1975). Yes or No to Guatemala Protocol -Con. *Forum*, 10 (2), 739-770.
64. Mendelsohn Allan I. (2011). Foreign Plaintiffs, Forum Non Conveniens, and the 1999 Montreal Convention. *Air and Space Law*, 36 (4), 293-303.
65. Mercer Anthony G. (1994). The Montreal Protocols and the Japanese Initiative: Can the Warsaw System Survive? *Air & Space Law Journal*, 19 (6), 301-316.
66. Milde Michael (1999). Liability in International Carriage by Air: The New Montreal Convention. *Uniform Law Review*, 4 (4), 835-862.
67. Naboush Eman & Alnimer Raed (2020). Air Carrier's Liability for the Safety of Passengers during COVID-19 Pandemic. *Journal of Air Transport Management*, (89), 1-9.
68. Neville Jonathan L. (1999). The International Air Transportation Association's Attempt to Modify International Air Disaster Liability: An Admirable Effort with an Impossible Goal. *Georgia Journal of International & Comparative Law*, 27 (3), 571-605.
69. Nut Kathryn M. (1986). Air France v. Saks: An Accidental Interpretation of the Warsaw Convention. *American University International Law Review*, 1 (1), 195-213.

70. Oner Joseph N. (1967). The Montreal Agreement and Enterprise Liability. *Journal of Air Law and Commerce*, 33 (4), 603-606.
71. Palmer Vernon (1988). General Theory of the Inner Structure of Strict Liability: Common Law, Civil Law, and Comparative Law. *Tulane Law Review*, 62 (6), 1303-1356.
72. Panel Discussion (1995). The Japanese Initiative: Absolute Unlimited Liability in International Air Travel. *Journal of Air Law and Commerce*, 60 (3), 819-868.
73. Pastor M. Veronica (1993). Absolute Liability under Article 17 of the Warsaw Convention: Where Does It Stop. *George Washington Journal of International Law and Economics*, 26 (3), 575-596.
74. Pereterski J. S. (1933). The Air Code of the Union of Socialist Soviet Republics. *Air Law Review*, 4 (2), 153-165.
75. Qabuli Dorafshan Sayyed Mohammad Mahdi & Rezadoost Vahid (2015). Comparative Study of Determining the Responsible Person and the Basis of Compensation in Civil Liability Results from Events Related to Nuclear Facilities in Iran and French Law and International Instruments. *Comparative Law Review*, 6 (2), 725-750. DOI: 10.22059/jcl.2015.55786 (In Persian).
76. Ravage Maurice et al. (1959). Report on the Warsaw Convention as Amended by the Hague Protocol. *Journal of Air Law and Commerce*, 26 (3), 255-268.
77. Reis Herbert (1978). Some Reflections on the Liability Convention for Outer Space. *Journal of Space Law*, 6 (2), 125-128.
78. Reukema Barbara (1984). No New Deal on Liability Limits for International Flights. *International Lawyer*, 18 (4), 983-998.
79. Sack Alexander N. (1933). International Unification of Private Law Rules on Air Transportation and the Warsaw Convention. *Air Law Review*, 4 (4), 345-388.
80. Sincoff Milton G. (1966). Absolute Liability and Increased Damages in International Aviation Accidents. *American Bar Association Journal*, 52 (12), 1122-1125.
81. Sipos Attila (2020). The Air Carrier's Liability for Damage Caused to Cargo, *Annales Universitatis Scientiarum Budapestinensis de Rolando Eotvos Nominatae: Sectio Iuridica*, (59), 155-186.
82. Sizer Biilent (1979). Consolidation of the Warsaw/Hague System, *McGill Law Journal*, 25 (2), 217-235.
83. Stephen John E. (1967). The Montreal Conference and International Aviation Liability Limitations. *Journal of Air Law and Commerce*, 33 (4), 554-593.
84. Strantz N. J. (1992). Beyond R.v. Sault Ste. Marie: The Creation and Expansion of Strict Liability and the Due Diligence Defense. *Alberta Law Review*, 30 (4), 1233-1257.
85. Szasz Paul C. (1971). The Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2 (3), 541-570.
86. Taghi Zadeh Ebrahim (2006). The Basis of the Carrier's Liability in Islamic law. *Journal of Jurisprudence and Fundamentals of Law*, (4), 131-142 (In Persian).
87. Weigand Tory A. (2000). The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising out of International Flight. *Massachusetts Law Review*, 84 (4), 175-190.
88. Wilberforce R. O. (1947). The International Technical Committee of Experts in Air Law. *International Law Quarterly*, 1 (4), 498-513.

89. Winfield Percy H. (1926). The Myth of Absolute Liability. *Law Quarterly Review*, 42 (1), 37-51.
90. Woodside II Frank C. et al. (2003). Why Absolute Liability under Rylands v. Fletcher Is Absolutely Wrong. *University of Dayton Law Review*, 29 (1), 1-36.
91. Wright Davis L. (2001). Flying the Overly Friendly Skies: Expanding the Definition of an Accident under the Warsaw Convention to Include Co-Passenger Sexual Assaults. *Villanova Law Review*, 46 (2), 453-486.
92. Yazdanian Alireza & Habibian Hedieh (2011). Some Considerations on the Compensation for the Nuclear Damages Based on International Conventions of Nuclear Civil Liability. *Journal of Legal Research*, 10 (19), 59-86 (In Persian).

- Cases

93. *Air Fr. v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985).
94. *Caterpillar Tractor Co. v. Beck*, 593 P.2d 871 (Alaska 1979).
95. *Korean Air Lines Disaster* of Sept. 1, 1983 932 F.2d 1475.
96. *Lunt v. Brady Manufacturing Corp.*, 13 Ariz. App. 305 (1970).
97. *Maas v. Dreher*, 10 Ariz. App. 520 (1969).
98. *Morrow v. Trailmobile, Inc.*, 12 Ariz. App. 578 (1970).
99. *O'ROURKE v. Eastern Air Lines, Inc.* 553 F. Supp. 226 (N.D.N.Y. 1982).
100. *Rylands v. Fletcher*, L.R. 3 H.L. 330 (1868).
101. *Saks v. Air France*, 724 F.2d 1383 (9th Cir. 1984).
102. *Vineyard v. Empire Machinery Co.*, 119 Ariz. 502 (Ct.App.1978).
103. *Wallace v. Korean Air* 214 F.3d 293 (2d Cir.2000), cert. denied, 69 U.S.L.W 3281 (U.S. Feb.20, 2001) (No.00-560);
104. *Woodill v. Parke Davis & Co.*, 402 N.E.2d 194 (1980).

- Other References

105. Council Regulation (EC) No.2027/97 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents (9 Oct., 1997), Official Journal of the European Communities, L 285, 17/10/1997. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R2027>.
106. International Atomic Energy Agency (IAEA), The 1997 Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage and the 1997 Convention on Supplementary Compensation for Nuclear Damage- Explanatory Texts, IAEA Publications, 2020. https://www-pub.iaea.org/MTCD/Publications/PDF/P1906_web.pdf.
107. IAEA, Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage. <https://www.iaea.org/topics/nuclear-liability-conventions/vienna-convention-on-civil-liability-for-nuclear-damage>.
108. International Atomic Energy Agency, Civil Liability for Nuclear Damage, Official Records, International Conference, Vienna, 29 April-19 May 1963, 11 (IAEA Doc. Legal Series No. 2) (1964). <https://www-pub.iaea.org/MTCD/Publications/PDF/Pub54web.pdf>.
109. International Expert Group on Nuclear Liability (INLEX), A Collective View on the First Two Decades, International Atomic Energy Agency, 2024. https://www-pub.iaea.org/MTCD/publications/PDF/p15494-PUB2086_web.pdf.

-
110. Report by the UNCTAD secretariat, Carriage of Goods by Air: A Guide to the International Legal Framework, Doc. No. UNCTAD/SDTE/TLB/2006/1, 27 June 2006. https://unctad.org/system/files/official-document/sdtetlb20061_en.pdf.
111. United States Senate, Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects: Analysis and Background Data, Staff Report for the Use of Committee on Aeronautical and Space Sciences, Washington, U.S. Government Printing Office, 1972.