

قانون اجازه الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالارخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا

مصوب ۱۳۵۴/۰۲/۳۱

اختصاصی پایگاه خبری اعتبار



ماده واحده- «کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی» مشتمل بر یک مقدمه و ۴۱ ماده و یک پروتکل و «پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه - ناظر به اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی که در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ در ورشو امضاء گردیده است» مشتمل بر یک مقدمه و ۲۷ ماده- و «کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالارخارا- متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است» مشتمل بر یک مقدمه و ۱۸ ماده- و «پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا برای اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو به تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و اصلاح شده به موجب پروتکل منعقد در شهر لاهه به تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵» مشتمل بر یک مقدمه و ۲۶ ماده تصویب و اجازه تسلیم اسناد الحاق آن داده می‌شود.

قانون فوق مشتمل بر یک ماده و متن کنوانسیون و پروتکل‌های ضمیمه پس از تصویب مجلس شورای ملی در جلسه روز سه‌شنبه پانزدهم بهمن ماه یکهزار و سیصد و پنجاه و سه شمسی در جلسه روز چهارشنبه سی و یکم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و پنجاه و چهار شمسی به تصویب مجلس سنا رسید.

نایب رئیس مجلس سنا - دکتر سید محمد سجادی

ترجمه کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو - ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹

رئیس جمهوری آلمان - رئیس جمهوری فدرال اتریش - اعلیحضرت پادشاه بلژیک - رئیس جمهوری ممالک متحده برزیل - اعلیحضرت پادشاه بلغارستان رئیس دولت ملی جمهوری چین - اعلیحضرت پادشاه دانمارک و ایسلند - اعلی حضرت پادشاه مصر - اعلی حضرت پادشاه اسپانیا - رئیس دولت جمهوری استونی - رئیس جمهوری فنلاند - رئیس جمهوری فرانسه - اعلیحضرت پادشاه بریتانیای کبیر و ایرلند و سرزمین‌های بریتانیایی ماوراء بحار - امپراطور هند - رئیس جمهوری یونان - والا حضرت نایب‌السلطنه مملکت پادشاهی مجارستان - اعلیحضرت پادشاه ایتالیا - اعلیحضرت امپراطور ژاپن - رئیس جمهوری لتونی - والا حضرت دوشس معظمه لوکزامبورگ - رئیس جمهوری ممالک متحده مکزیک - اعلیحضرت پادشاه نروژ - اعلیحضرت ملکه هلند - رئیس جمهوری لهستان - اعلیحضرت پادشاه رومانی - اعلیحضرت پادشاه سوئد - شورای فدرال سوییس - رئیس‌جمهوری چکسلواکی - کمیته مرکزی اجرایی اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی - رئیس جمهوری ممالک متحده ونزوئلا - اعلی حضرت پادشاه یوگسلاوی.

با اذعان به اینکه وضع مقررات یکسان در مورد شرایط حمل و نقل هوایی بین‌المللی از نظر اسناد مورد استفاده در این حمل و نقل و از نظر مسئولیت متصدی حمل و نقل حائز کمال سودمندیت بدین منظور نمایندگان تام‌الاختیار خود را تعیین کردند و مشارالیهم کنوانسیون ذیل را تهیه و امضاء نمودند:



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



فصل اول - موضوع و تعاریف

ماده ۱-

۱- این کنوانسیون در مورد هر نوع حمل و نقل بین‌المللی اشخاص و لوازم یا کالا که توسط هواپیما و در ازاء دریافت کرایه صورت گیرد و همچنین هر نوع حمل و نقل مجانی که توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام پذیرد، اجرا می‌شود.

۲- از لحاظ این کنوانسیون منظور از اصطلاح «حمل و نقل بین‌المللی» هر نوع حمل و نقلی است که در آن مبداء و مقصد حمل و نقل بنابر شرایطی که توسط طرف‌های قرارداد حمل و نقل تعیین می‌شود (ولو اینکه انقطاعی در حمل و نقل واقع گردد یا تعویض وسیله نقلیه معمول شود یا نه) در سرزمین دو طرف متعاهد معظم واقع باشد و یا در صورتی که در سرزمین یک طرف متعاهد معظم باشد- در سرزمینی که تحت سلطه (حاکمیت) یا سیادت (سوزرنته) یا قیمومت یا اقتدار قدرت دیگری واقع است (حتی در صورتی که قدرت مزبور از متعاهدین کنوانسیون نباشد)- توقفی برای آن پیش‌بینی شده باشد.

۳- از لحاظ این کنوانسیون حمل و نقلی که متوالیاً توسط چند متصدی حمل و نقل از طریق هوایی صورت می‌گیرد، چنانچه طرفین آن را یک عمل واحد بدانند، به منزله حمل و نقل واحدی تلقی خواهد شد اعم از اینکه حمل و نقل مزبور طبق یک قرارداد واحد مورد توافق طرفین انجام شده باشد یا طبق چند قرارداد.

این حمل و نقل به علت اینکه یک یا چند قرارداد آن تماماً در سرزمینی که تحت حاکمیت (سلطه) یا سیادت (سوزرنته) یا قیمومت یا اقتدار یک طرف متعاهد معظم واحد انجام گیرد جنبه بین‌المللی خود را از دست نخواهد داد .

ماده ۲-

۱- این کنوانسیون در مورد حمل و نقل‌هایی که توسط دولت یا سایر اشخاص حقوق عمومی که تحت شرایط پیش‌بینی شده در ماده ۱ صورت گیرد قابل اجرا است.

۲- حمل و نقل‌هایی که طبق مقررات کنوانسیون‌های پستی بین‌المللی انجام می‌شود مشمول این کنوانسیون نیستند.

فصل دوم - اسناد حمل و نقل

بخش اول - بلیط مسافر

ماده ۳-

۱- متصدی حمل و نقل برای حمل مسافر بایستی بلیطی حاوی نکات ذیل صادر نماید:

الف- محل و تاریخ صدور.

ب- نقاط مبداء و مقصد

ج- توقف‌های پیش‌بینی شده به شرط آن که متصدی آنکه متصدی حمل و نقل در صورت لزوم مجاز باشد محل آن را تغییر دهد بدون آنکه اعمال این حق جنبه بین‌المللی حمل و نقل را نفی نماید.

د- نام و نشانی متصدی یا متصدیان حمل و نقل.

ه- شرحی مبنی بر اینکه حمل و نقل مزبور مشمول مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در این کنوانسیون می‌باشد.

۲- همراه نداشتن بلیط یا منطبق نبودن آن با مقررات یا گم شدن آن در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که در هر حال مشمول مقررات کنوانسیون حاضر است تأثیری نخواهد داشت. مع هذا هر گاه متصدی حمل و نقل مسافری را بدون تسلیم بلیط مسافرت بپذیرد نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که متصدی حمل و نقل را یا از مسئولیت مبری و یا محدود می‌کند استناد نماید .



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



بخش دوم - رسید لوازم شخصی

ماده ۴-

۱- متصدی حمل و نقل باید برای حمل لوازم شخصی- به استثنای اشیاء کوچک شخصی که خود مسافر نگهداری می‌کند، رسید صادر و تحویل نماید.

۲- رسید لوازم شخصی در دو نسخه تنظیم می‌شود یک نسخه برای مسافر و نسخه دیگر برای متصدی حمل و نقل.

۳- رسید لوازم شخصی شامل مشخصات ذیل خواهد بود:

الف- محل و تاریخ صدور.

ب- نقاط مبدا و مقصد

ج- نام و نشانی متصدی یا متصدیان حمل و نقل.

د- شماره بلیط مسافر.

ه- تذکار این نکته که لوازم شخصی به دارنده رسید مزبور تحویل داده خواهد شد.

و- تعداد و وزن بسته‌ها.

ز- مبلغ ارزش اظهار شده طبق بند ۲ ماده ۲۲.

ح- ذکر این نکته که حمل و نقل مشمول مقررات مربوط به مسئولیت- مصرحه در این کنوانسیون- می‌باشد.

۴- همراه نداشتن رسید، عدم تطبیق آن با مقررات یا گم شدن آن، تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که در هر حال مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود نخواهد داشت. معهذا هر گاه متصدی حمل و نقل لوازم شخصی را بودن تسلیم رسید بپذیرد یا چنانچه رسید این لوازم فاقد مشخصات مشروحه در بندهای د- ز- ح- مذکور در فوق باشد نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که متصدی حمل و نقل را از مسئولیت مبری یا مسئولیت او را محدود می‌کند استناد نماید.

بخش سوم - بارنامه هوایی

ماده ۵-

۱- هر متصدی حمل و نقل می‌تواند از فرستنده کالا بخواهد سندی تحت عنوان بارنامه هوایی تنظیم و به او تسلیم نماید. و هر فرستنده کالا می‌تواند از متصدی حمل و نقل به خواهد که سند مزبور را بپذیرد.

۲- نبودن بارنامه، عدم تطبیق آن با مقررات یا گم شدن آن، در وجود یا اعتبار قرارداد، که در هر حال با توجه به مفاد ماده ۹ مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود- تأثیری نخواهد داشت .

ماده ۶-

۱- بارنامه هوایی را فرستنده کالا در سه نسخه اصلی تنظیم و همراه کالا تسلیم می‌نماید.

۲- روی نسخه اول باید ذکر شود «مخصوص متصدی حمل و نقل» این نسخه باید به امضای فرستنده کالا برسد. در نسخه دوم باید ذکر شود «مخصوص گیرنده» این نسخه باید به امضاء فرستنده و متصدی حمل و نقل برسد و همراه کالا فرستاده شود. نسخه سوم به امضاء متصدی حمل و نقل می‌رسد و نامبرده آن را پس از قبول کالا به فرستنده تسلیم می‌دارد.

۳- متصدی حمل و نقل باید در موقع قبول کالا بارنامه را امضاء نماید.

۴- متصدی حمل و نقل می‌تواند بارنامه را به جای امضاء مهر کند و فرستنده کالا می‌تواند بجای امضاء خطی از امضاء چاپی یا مهر استفاده کند.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۵- چنانچه متصدی حمل و نقل بنا بدرخواست فرستنده بارنامه هوایی را تنظیم نماید فرض بر آن خواهد بود که متصدی حمل و نقل این کار را ازطرف فرستنده کالا انجام می‌دهد مگر آنکه مدرکی خلاف این امر ارائه گردد .

ماده ۷-

چنانچه تعداد بسته‌ها بیش از یکی باشد متصدی حمل و نقل کالا حق دارد از فرستنده بخواهد که برای هر بسته بارنامه هوایی جداگانه‌ای تنظیم نماید.

ماده ۸-

بارنامه هوایی باید شامل مشخصات ذیل باشد:

الف- محل و تاریخ تنظیم بارنامه.

ب- نقاط و مبداء و مقصد.

ج- نقاط توقف مورد توافق به شرط آنکه متصدی حمل و نقل حق داشته باشد در صورت لزوم نقاط مزبور را تغییر دهد بدون آنکه اعمال این حق جنبه بین‌المللی حمل و نقل را منتفی سازد.

د- نام و نشانی فرستنده

ه- نام و نشانی اولین متصدی حمل و نقل

و- در صورت لزوم نام و نشانی گیرنده

ز- نوع کالا

ح- تعداد بسته‌ها و نوع بسته‌بندی و علائم مخصوص و شماره آن‌ها.

ط- وزن و مقدار و حجم و ابعاد کالا

ی- خصوصیات ظاهری کالا و بسته‌بندی آن

ک- مبلغ کرایه در صورتی که مورد توافق قرار گرفته باشد و تاریخ و محل پرداخت آن که باید آن را بپردازد.

ل- در صورتی که قیمت کالا در موقع تحویل آن پرداخت گردد ذکر قیمت کالا و احتمالاً مبلغ هزینه‌های مرتبه بر آن

م- مبلغ ارزش اظهار شده طبق بند ۲ ماده ۲۲

ن- تعداد نسخ بارنامه هوایی.

س- اسنادی که برای متصدی حمل و نقل ارسال شده است تا به بارنامه هوایی منضم گردد.

ع- مهلت مقرر برای انجام حمل و نقل و شرحی مختصر درباره مسیری که باید طی شود در صورتی که این مطالب قبلاً مورد توافق قرار گرفته شده باشد.

ف- ذکر این نکته که حمل و نقل تابع مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در کنوانسیون می‌باشد.

ماده ۹-

چنانچه متصدی حمل و نقل کالایی را که برای آن بارنامه هوایی صادر نشده باشد قبول کند یا چنانچه بارنامه صادر حاوی مشخصات مندرجه در بندهای الف لغایت ط و نیز بند ف ماده ۸ نباشد متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که او را از مسئولیت مبری یا مسئولیت او را محدود می‌کند استناد نماید.

ماده ۱۰-



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۱- فرستنده کالا مسئول صحت و سقم مشخصات و اظهاراتی است که در مورد کالا در بارنامه هوایی قید می‌نماید.

۲- فرستنده کالا مسئول کلیه خساراتی است که متصدی حمل و نقل یا هر شخص دیگر به علت نامنظم بودن یا نادرست بودن یا کامل نبودن مشخصات مذکور و اظهارات او متحمل می‌گردد.

ماده ۱۱-

۱- وجود بارنامه هوایی دال بر انعقاد قرارداد و قبول کالا و شرایط حمل و نقل می‌باشد، مگر خلاف آن ثابت شود.

۲- اظهارات مندرج در بارنامه هوایی مورد وزن یا ابعاد و بسته‌بندی کالا و نیز در مورد تعداد بسته‌ها تا هنگامی که مدرکی خلاف آن ارائه نگردیده سندیت دارد. اظهارات مربوط به مقدار حجم و خصوصیات کالا نمی‌تواند علیه متصدی حمل و نقل مورد استناد قرار گیرد مگر آنکه متصدی حمل و نقل اظهارات مزبور را در حضور فرستنده کالا مورد رسیدگی قرار داده و مراتب در بارنامه هوایی قید شده باشد و یا این اظهارات مربوط به خصوصیات ظاهری کالا باشد.

ماده ۱۲-

۱- فرستنده می‌تواند به شرط اجرای کلیه تعهدات ناشی از قرار داد حمل و نقل کالا را با پس گرفتن آن در فرودگاه مبدأ یا مقصد یا با متوقف کردن آن ضمن فرود در مسیر پرواز یا با تحویل آن، چه در مقصد و چه در طی مسیر، به شخص دیگری غیر از گیرنده مذکور در بارنامه هوایی یا با تقاضای اعاده آن به فرودگاه مبدأ در اختیار خود در آورد. اعمال این حق نباید به متصدی حمل و نقل یا به فرستندگان دیگر خساراتی وارد سازد و فرستنده موظف است هزینه ناشی از اعمال این حق را پرداخت نماید.

۲- هرگاه اجرای دستورات فرستنده کالا مقدور نباشد متصدی حمل و نقل باید بلافاصله مراتب را به اطلاع او برساند.

۳- چنانچه متصدی حمل و نقل دستورات فرستنده را نسبت به در اختیار گذاشتن کالا بدون درخواست ارائه نسخه‌ای از بارنامه که به فرستنده تسلیم شده است اجرا نماید مسئول جبران خسارتی است که از این جهت متوجه شخصی می‌گردد که قانوناً بارنامه در دست اوست بدون آنکه به حق متصدی حمل و نقل در مورد جبران خسارت توسط فرستنده لطمه‌ای وارد آید.

۴- حقوق اعطایی به فرستنده از لحظه‌ای که وظایف گیرنده طبق ماده ۱۳ شروع می‌گردد خاتمه می‌یابد. مع‌هذا چنانچه گیرنده از قبول بارنامه یا کالا خودداری نماید و یا دسترسی به او مقدور نباشد فرستنده مجدداً حق خود را نسبت به در اختیار داشتن کالا کسب می‌نماید.

ماده ۱۳-

۱- به استثنای موارد مصرحه در ماده قبل گیرنده کالا حق دارد به محض رسیدن کالا به مقصد حمل و نقل بخواهد بارنامه هوایی و کالا را در ازاء پرداخت هزینه‌های مربوط و با رعایت شرایط حمل و نقل مندرج در بارنامه هوایی به وی تسلیم نماید.

۲- متصدی حمل و نقل مکلف است به محض وصول کالا مراتب را به گیرنده اطلاع دهد مگر آنکه نحوه دیگری مورد توافق واقع شده باشد.

۳- چنانچه متصدی حمل و نقل مفقود شدن کالا را قبول نماید یا در صورتی که کالا تا مدت هفت روز پس از انقضای تاریخی که طی آن باید به مقصد برسد نرسیده باشد گیرنده مجاز است حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی حمل و نقل به مورد اجرا بگذارد.

ماده ۱۴-

فرستنده و گیرنده کالا می‌توانند هر یک به نام خود به حقوقی که به موجب مواد ۱۲ و ۱۳ به هر یک از آن‌ها تعلق می‌گیرد استناد کنند، خواه این عمل را به نفع دیگری انجام دهند مشروط بر اینکه تعهدات مقرر در قرارداد حمل و نقل را اجرا نمایند.

ماده ۱۵-

۱- مواد ۱۲ و ۱۳ و ۱۴ هیچ‌گونه لطمه‌ای به روابط فی‌مابین فرستنده و گیرنده و همچنین بروابط اشخاص ثالثی که حقوق آن‌ها از فرستنده یا گیرنده ناشی می‌شود وارد نخواهد ساخت.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۲- شرایطی که برخلاف مقررات مواد ۱۲ و ۱۳ و ۱۴ باشد بایستی صریحاً درباره نامه قید شود.

ماده ۱۶-

۱- فرستنده قبل از تحویل کالا بگیرنده باید اطلاعات و اسنادی را که برای انجام تشریفات گمرکی و عوارض یا پلیسی لازم است در اختیار متصدی حمل و نقل قرارداده و اسناد لازم را به بارنامه هوایی منضم کند. فرستنده در برابر متصدی حمل و نقل مسئول هر نوع خسارتی است که از فقدان یا نقص یا خلاف قاعده بودن اطلاعات و اسنادی مزبور ناشی شود به استثنای مواردی که خسارت حاصله نتیجه خطای متصدی حمل و نقل یا عاملین او باشد.

۲- متصدی حمل و نقل ملزم نیست درباره صحت یا کافی بودن اطلاعات و اسناد مذکور در فوق تحقیق نماید.

فصل سوم - مسئولیت متصدی حمل و نقل

ماده ۱۷-

متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هر گونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارات در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.

ماده ۱۸-

۱- متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد. مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد.

۲- از لحاظ بند اخیرالذکر، حمل و نقل هوایی شامل مدت زمانی است که طی آن لوازم شخصی یا کالا، خواه در یک فرودگاه، خواه در هواپیما و خواه در صورت فرود هواپیما در خارج از فرودگاه، در هر جای دیگر در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داشته باشد.

۳- مدت زمان حمل و نقل هوایی شامل آن قسمت از حمل و نقل که از طریق زمین، دریا و یا رودخانه در خارج از فرودگاه صورت می‌گیرد نمی‌باشد. مع الوصف اگر چنین حمل و نقلی در اجرای قرارداد حمل و نقل هوایی به منظور بارگیری، تحویل یا انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر انجام شود هر گونه خسارت وارده در حکم خسارتی خواهد بود که حین حمل و نقل هوایی وارد شده باشد.

ماده ۱۹-

متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد.

ماده ۲۰-

۱- در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارات اتخاذ نموده‌اند، یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است مسئول نخواهد بود.

۲- در مورد حمل بار و لوازم شخصی چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده ناشی از خطایی در امر خلبانی و هندلینگ (انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین) یا ناوبری بوده است و او و عاملین او کلیه تدابیر لازم را از هر حیث برای احتراز از خسارات معمول داشته‌اند مسئول نخواهد بود.

ماده ۲۱-

هر گاه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارات وارده معلول خطای شخص خسارت‌دیده است دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون خود متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسئولیت مبری سازد.

ماده ۲۲-



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۱- در مورد حمل مسافر مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار فرانک محدود می‌گردد. هر گاه دادگاهی که به قضیه رسیدگی می‌کند طبق قانون خود رأی دهد که خسارت به اقساط پرداخت گردد ارزش برابری اقساط مزبور نباید از ۱۲۵۰۰۰ فرانک تجاوز نماید. مع الوصف با انعقاد قرارداد مخصوص بین متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توان حدود مسئولیت بیشتری را توافق نمود.

۲- در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا، مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می‌گردد مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه‌ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل موظف به پرداخت مبلغی است که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نخواهد بود مگر آنکه ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی کالا به هنگام تحویل توسط فرستنده بیشتر است.

۳- در مورد اشیایی که مسئولیت نگهداری آن‌ها به عهده مسافر می‌باشد مسئولیت متصدی حمل و نقل از پنج هزار فرانک نسبت به هر مسافر تجاوز نمی‌کند.

۴- مبالغ مذکور در فوق بر حسب فرانک فرانسه که معادل ۶۵/۵ میلی گرم طلا به عیار نهمصد هزارم است محاسبه می‌شود. این مبالغ را می‌توان به هم‌ارز آن در هر پول رایج ملی تا نزدیک‌ترین عدد صحیح (غیر کسری) تبدیل نمود.

ماده ۲۳-

هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه که در کنوانسیون حاضر مقرر گردیده است باشد باطل و بلااثر خواهد بود ولی بطلان چنین شرطی موجب ابطال همه قرارداد که کماکان تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود نمی‌شود.

ماده ۲۴-

۱- در موارد پیش‌بینی شده در مواد ۱۸ و ۱۹ این کنوانسیون دعوای جبران خسارات را تحت هر عنوان، منحصراً با توجه به شرایط و حدود مقرر در کنوانسیون حاضر می‌توان اقامه نمود.

۲- مقررات بند فوق در موارد پیش‌بینی شده در ماده ۱۷ نیز قابل اجراست بدون آنکه به حق اشخاصی که می‌توانند اقامه دعوای کنند و یا به حقوق مربوطه هر یک از آن‌ها لطمه‌ای وارد سازد.

ماده ۲۵-

۱- در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافتکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد به نحوی که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی‌کننده معادل با خلافتکاری عمدی تلقی شود، متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد کنوانسیون حاضر که مسئولیت او را سلب یا محدود می‌کند، استناد نماید.

۲- همچنین در صورتی که خسارت به وسیله عاملین متصدی حمل و نقل که در حدود وظایف خود عمل می‌کنند وارد گردد متصدی حمل و نقل از حق استناد به مفاد کنوانسیون حاضر محروم خواهد بود.

ماده ۲۶-

۱- دریافت لوازم شخصی یا کالا، بودن آنکه گیرنده نسبت به آن، اعتراضی داشته باشد حاکی از این است که کالا بدون عیب و نقص و بر طبق سند حمل و نقل به گیرنده تحویل شده است، مگر خلاف آن ثابت شود.

۲- در صورت بروز خسارت، شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می‌کند باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و هفت روز برای کالا از تاریخ دریافت آن‌ها به متصدی حمل و نقل شکایت نماید در صورت تأخیر شکواییه باید حداکثر ظرف چهارده روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود.

۳- شکایت باید کتباً روی برنامه یا در برگ جداگانه و در طی ضرب‌الاجل‌های مقرر در فوق به عمل آید.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۴- چنانچه در ضرب الاجل‌های مقررہ شکایتی به عمل نیاید اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل به هیچ وجه امکان نخواهد داشت. به استثنای موردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد .

ماده ۲۷-

در صورت فوت شخص مسئول، دعوی جبران خسارات در حدودی که در این کنوانسیون پیش‌بینی شده است علیه کسانی که قائم مقام قانونی اموال متوفی گردیده‌اند اقامه خواهد شد .

ماده ۲۸-

۱- اقامه دعوی جبران خسارت باید به انتخاب خواهان در سرزمین یکی از طرف‌های معظم متعاقد، در دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل یا مقر اصلی کار او یا یکی از شعبات او که قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد گردیده یا در دادگاه مقصد به عمل آید.

۲- جریان دادرسی تابع قانون دادگاه رسیدگی‌کننده خواهد بود .

ماده ۲۹-

۱- هر گاه ظرف دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده است اقامه دعوا به عمل نیاید، حق مطالبه خسارت زائل خواهد شد.

۲- طریق محاسبه مهلت مقررہ طبق قوانین دادگاه رسیدگی‌کننده تعیین خواهد شد .

ماده ۳۰-

۱- در مورد حمل و نقلی که مشمول بند سوم ماده ۱ بوده و متوالیاً توسط چند متصدی حمل و نقل انجام گیرد هر متصدی حمل و نقل که مسافر یا لوازم شخصی یا بار قبول کند تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود و در آن قسمت از قرارداد حمل و نقل که تحت نظارت او انجام می‌شود یکی از طرف‌های قرارداد حمل و نقل تلقی خواهد شد.

۲- در مورد حمل و نقلی که به این ترتیب صورت گرفته باشد مسافر یا نماینده او فقط می‌تواند علیه متصدی حمل و نقل که هنگام بروز حادثه یا تأخیر عهده‌دار حمل و نقل بوده است اقامه دعوی نماید. مگر آنکه متصدی حمل و نقل اول طبق توافق صریح، مسئولیت تمام مسیر مسافرت را به عهده گرفته باشد.

۳- در مورد لوازم شخصی یا کالا، فرستنده یا مسافر می‌تواند علیه نخستین متصدی حمل و نقل، و مسافر با گیرنده که حق دریافت کالا از متصدی حمل و نقل را دارند می‌تواند علیه آخرین متصدی حمل و نقل اقامه دعوی نمایند و مضافاً هر یک از نامبردگان می‌توانند علیه متصدی حمل و نقلی که در زمان انهدام یا فقدان یا حدوث خسارات یا تأخیر عهده‌دار حمل و نقل بوده است اقامه دعوی نمایند. متصدیان حمل و نقل مزبور بالا توافق یا به طور جداگانه در قبال مسافر یا فرستنده یا گیرنده کالا مسئول خواهند بود.

فصل چهارم - مقررات مربوط به حمل و نقل مختلط

ماده ۳۱-

۱- در مورد حمل و نقل مختلطی که قسمتی از آن با هواپیما و قسمتی با هر وسیله حمل و نقل دیگر صورت گیرد مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به آن قسمتی که با هواپیما انجام شده اعمال می‌گردد مشروط بر آنکه شرایط حمل و نقل هوایی مندرج در ماده ۱ رعایت شده باشد.

۲- در مورد حمل و نقل مختلط، هیچ‌یک از مقررات کنوانسیون حاضر مانع آن نخواهد بود که طرفین در اسناد حمل و نقل هوایی شرایطی قید کنند که به موجب آن مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به حمل و نقلی که با سایر وسائل نقلیه انجام می‌شود مرعی گردد مشروط بر آنکه مقررات این کنوانسیون در مورد حمل و نقل هوایی رعایت شود.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



فصل پنجم - مقررات عمومی و نهایی

ماده ۳۲-

قید هر شرط در قرارداد حمل و نقل و یا هر توافق خاص که از بروز خسارت حاصل شده باشد و طرفین بخواهند به استناد آنچه از طریق تعیین قانون مورد عمل و چه از طریق تغییر مقررات مربوط به صلاحیت دادگاه، مفاد این کنوانسیون را نقض نمایند باطل و بلااثر خواهد بود. مع الوصف در مورد حمل بار قید شروطی راجع به حکمیت، با توجه به مفاد این کنوانسیون، مجاز است مشروط بر اینکه حکمیت در یکی از حوزه‌های تحت صلاحیت دادگاه‌های پیش‌بینی شده در بد اول ماده بیست و هشت به عمل آید.

ماده ۳۳-

هیچ‌یک از مفاد این کنوانسیون مانع از آن نخواهد بود که متصدی حمل و نقل از انعقاد هر قرارداد حمل و نقل خودداری کند یا مقرراتی که با مفاد کنوانسیون حاضر مغایر نباشد وضع نماید.

ماده ۳۴-

حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط مؤسسات ناوبری هوایی جهت پروازهای آزمایشی به منظور برقراری سرویس منظم هوایی صورت بگیرد و همچنین حمل و نقلی که در اوضاع و احوال فوق‌العاده و خارج از حدود فعالیت عادی متصدی حمل و نقل به انجام رسد مشمول مفاد این کنوانسیون نخواهد بود.

ماده ۳۵-

اصطلاح (روزها) که در این کنوانسیون به کار رفته شامل روزهای پیاپی است اعم از روزهای تعطیل یا غیر تعطیل.

ماده ۳۶-

کنوانسیون حاضر در یک نسخه واحد به زبان فرانسه تنظیم گردیده و در بایگانی وزارت امور خارجه لهستان نگهداری خواهد شد و دولت لهستان یک نسخه رونوشت گواهی شده آن را برای دولت هر یک از طرف‌های معظم متعاقد ارسال خواهد داشت.

ماده ۳۷-

۱- این کنوانسیون باید به تصویب رسد و اسناد تصویب به بایگانی وزارت امور خارجه لهستان سپرده خواهد شد. و وزارت مزبور مراتب را به اطلاع حکومت هر یک از طرف‌های معظم متعاقد خواهد رساند.

۲- بلافاصله پس از آنکه کنوانسیون حاضر به تصویب پنج طرف معظم متعاقد برسد از نودمین روز پس از وصول پنجمین سند تصویب، بین آن‌ها به موقع اجرا گذارده خواهد شد و از آن پس بین طرف‌های معظم متعاقدی که کنوانسیون را تصویب کرده باشند و طرف معظم متعاقدی که سند تصویب خود را تسلیم نماید، از نودمین روز بعد از تسلیم سند تصویب، لازم‌الاجراء خواهد گردید.

۳- دولت جمهوری لهستان موظف است که تاریخ اجرای کنوانسیون حاضر و نیز تاریخ تسلیم هر سند تصویب را به اطلاع دولت هر یک از طرف‌های معظم متعاقد برساند.

ماده ۳۸-

۱- این کنوانسیون پس از آنکه به مرحله اجرا درآید برای الحاق سایر دول مفتوح خواهد بود.

۲- الحاق به کنوانسیون از طریق ارسال اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری لهستان صورت خواهد گرفت و دولت مزبور مراتب را به هر یک از دول طرف‌های معظم متعاقد اطلاع خواهد داد.

۳- الحاق به کنوانسیون از نودمین روز پس از ارسال اطلاعیه به دولت جمهوری لهستان نافذ خواهد گردید.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



ماده ۳۹-

- ۱- هر یک از طرف‌های معظم متعاهد می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای جهت حکومت جمهوری لهستان کنوانسیون را فسخ نماید. حکومت مزبور بلافاصله مراتب را به اطلاع هر یک از طرف‌های معظم متعاهد خواهد رسانید.
- ۲- فسخ کنوانسیون، شش ماه پس از تاریخ اطلاعیه فسخ فقط در مورد طرف فسخ‌کننده نافذ خواهد گردید.

ماده ۴۰-

- ۱- هر یک از طرف‌های معظم متعاهد می‌تواند در موقع امضاء یا تسلیم سند تصویب یا اطلاعیه الحاق اعلام دارد که قبول کنوانسیون شامل کلیه یا هر یک از مستعمرات، تحت‌الحمایه‌ها، سرزمین‌های تحت قیمومت یا هر سرزمین دیگری که تحت سلطه و حاکمیت یا اقتدار آن باشد یا هر سرزمین که تحت سیادت (سوزرنته) او است نخواهد بود.
- ۲- بنابراین هر یک از طرف‌های معظم متعاهد می‌تواند جداگانه به نام کلیه یا قسمتی از مستعمرات، تحت‌الحمایه‌ها، سرزمین‌های تحت قیمومت و یا هر سرزمین دیگری که تحت سلطه و حاکمیت یا اقتدار اوست و یا سرزمین‌های تحت سیادت (سوزرنته) خود که طبق نخستین اطلاعیه وی مشمول این کنوانسیون نمی‌شوند، متعاقباً به آن ملحق گردند.
- ۳- هر یک از طرف‌های معظم متعاهد می‌تواند با توجه به مفاد کنوانسیون حاضر جداگانه از طرف کلیه یا قسمتی از مستعمرات، تحت‌الحمایه‌ها، سرزمین‌های تحت قیمومت و یا هر سرزمین دیگری که تحت سلطه و حاکمیت یا اقتدار اوست و یا سرزمین‌های تحت سیادت (سوزرنته) خود، کنوانسیون حاضر را فسخ نماید.

ماده ۴۱

هر یک از طرف‌های معظم متعاهد اختیار خواهد داشت لااقل دو سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون به منظور بررسی اصلاحاتی که ممکن است در کنوانسیون مزبور به عمل آید تشکیل یک کنفرانس بین‌المللی را پیشنهاد نماید و بدین منظور باید با دولت جمهوری فرانسه که جهت تشکیل چنین کنفرانسی تدابیر لازم را اتخاذ خواهد نمود تماس حاصل نماید.

این کنوانسیون در تاریخ دوازدهم اکتبر ۱۹۲۹ در ورشو تنظیم گردیده است و تا روز سی و یکم ژانویه ۱۹۳۰ برای امضاء مفتوح خواهد بود.

کنوانسیون فوق مشتمل بر یک مقدمه و چهل و یک ماده منضم به قانون اجازه الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالارخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا می‌باشد.

نایب رییس مجلس سنا - دکتر سید محمد سجادی

پروتکل الحاقی - راجع به ماده ۲ کنوانسیون

طرف‌های معظم متعاهد این حق را برای خود محفوظ میدارند که هنگام تصویب کنوانسیون یا الحاق به آن اعلام دارند که حمل و نقل‌های هوایی که مستقیماً توسط دولت یا مستعمرات یا تحت‌الحمایه‌ها یا سرزمین‌های تحت قیمومت یا هر سرزمین دیگری که تحت سلطه و حاکمیت یا اقتدار یا سیادت (سوزرنته) اوست انجام می‌گیرد مشمول بند اول از ماده ۲ کنوانسیون نخواهد بود.

پروتکل لاهه - ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵

پروتکل ناظر به اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی که در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ در ورشو امضاء گردیده است.

دولت‌های امضاءکننده زیر:

به منظور اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی که در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ در ورشو به امضاء رسیده به شرح زیر موافقت نمودند:



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



فصل اول - اصلاحات کنوانسیون

ماده اول- در ماده یک کنوانسیون:

الف- بند ۲ حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:

۲- از لحاظ این کنوانسیون منظور از اصلاح «حمل و نقل بین‌المللی» هر نوع حمل و نقلی است که در آن مبداء و مقصد حمل و نقل، بنا بر شرایطی که توسط طرف‌های قرارداد حمل و نقل تعیین می‌شود، اعم از اینکه انقطاعی در حمل و نقل واقع گردد یا وسیله نقلیه تعویض گردد یا نه، در سرزمین دو طرف متعاقد معظم واقع باشد و یا در صورتی که در سرزمین یک طرف متعاقد معظم باشد در سرزمین یک دولت دیگر توقفی برای آن پیش‌بینی شده باشد، هر چند این دولت جزء متعاهدین معظم نباشد. حمل و نقلی که مبداء و مقصد آن در سرزمین یک طرف متعاقد معظم قرار گرفته و برای آن توقفی در سرزمین یک دولت دیگر پیش‌بینی نشده از لحاظ این کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی محسوب نخواهد شد.

ب- بند ۳ حذف و متن زیر جایگزین آن می‌شود:

۳- از لحاظ این کنوانسیون حمل و نقلی که به وسیله چند متصدی حمل و نقل هوایی به طور متوالی انجام گیرد چنانچه طرفین متعاقد آن را یک عمل واحد بدانند به منزله حمل و نقل واحد تلقی خواهد شد اعم از اینکه حمل و نقل مزبور طبق یک قرارداد واحد مورد توافق طرفین انجام شده باشد یا طبق چند قرارداد این حمل و نقل به علت اینکه یک یا چند قرارداد باید تماماً در سرزمین یک دولت واحد انجام گیرد ماهیت بین‌المللی خود را از دست نخواهد داد.

ماده دوم- در ماده ۲ کنوانسیون بند ۲ حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:

۲- این کنوانسیون شامل حمل مراسلات و بسته‌های پستی نخواهد شد.

ماده سوم- در ماده ۳ کنوانسیون:

الف- بند یک حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:

۱- در مورد حمل مسافر بلیطی حاوی نکات زیر تسلیم خواهد شد:

الف- ذکر نقاط مبداء و مقصد

ب - چنانچه نقاط مبداء و مقصد در سرزمین یک طرف متعاقد معظم واقع باشد و یک یا چند توقف در سرزمین یک دولت دیگر پیش‌بینی شده باشد ذکر حداقل یکی از محل‌های توقف مزبور.

ج- شرحی بدین مضمون که چنانچه مسافر به مقصد کشوری غیر از کشور مبداء سفر کند یا در چنین کشوری توقف نماید در آن صورت مسافرت وی مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود که بر طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت فوت یا صدمه بدنی و نیز در صورت مفقود یا معیوب شدن لوازم شخصی مسافر در اغلب موارد محدود می‌باشد.

ب- بند ۲ حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:

۲- بلیط مسافر مدرکی است معتبر دال بر انعقاد قرارداد حمل و نقل و شرایط آن مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. همراه نداشتن یا گم شدن بلیط مسافر یا عدم تطبیق آن با مقررات تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که به هر حال مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشد نخواهد داشت. معذالک چنانچه مسافری با موافقت متصدی حمل و نقل بدون بلیط صادره سوار هواپیما شود یا اینکه بلیط دارای اخطار مذکور در قسمت ج از بند ۱ این ماده نباشد متصدی حمل و نقل نسبت به استفاده از مقررات ماده ۲۲ محق نخواهد بود.

ماده چهارم- در ماده ۴ کنوانسیون:

الف- بندهای ۱ و ۲ و ۳ و حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۱- برای حمل لوازم شخصی ثبت شده یک رسید لوازم شخصی تسلیم خواهد شد که چنانچه منضم و ملحق به بلیط مسافر که مشمول مقررات بند یک از ماده ۳ می گردد نباشد حاوی نکات زیر خواهد بود:

الف- ذکر نقاط مبدأ و مقصد

ب- چنانچه نقاط مبدأ و مقصد در سرزمین یک طرف متعاهد معظم واقع باشد و یک یا چند توقف در سرزمین یک دولت دیگر پیش بینی شده باشد ذکر حداقل یکی از توقف های مزبور.

ج- شرحی بدین مضمون که چنانچه مقصد نهایی حمل و نقل کشوری غیر از کشور مبدأ باشد یا در چنین کشوری توقفی برای آن پیش بینی شده باشد در آن صورت حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود که بر طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل، در صورت گم شدن یا معیوب شدن لوازم شخصی، در اغلب موارد محدود می باشد.

ب- بند ۴ حذف و متن زیر جایگزین آن می گردد:

۴- رسید لوازم شخصی مدرکی است معتبر دال بر ثبت لوازم شخصی و شرایط قرارداد حمل و نقل مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. همراه نداشتن یا گم شدن رسید لوازم شخصی یا عدم تطبیق آن با مقررات تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که به هر حال مشمول مقررات این کنوانسیون می باشد نخواهد داشت. معذالک چنانچه متصدی حمل و نقل عهده دار حفاظت از لوازم شخصی بدون تسلیم رسید مربوطه گردد یا رسید مزبور متضمن اخطار مذکور در قسمت ج از بند یک این ماده نباشد متصدی حمل و نقل محق به استفاده از مقررات بند ۲ از ماده ۲۲ نخواهد بود مگر اینکه رسید لوازم شخصی به بلیط مسافر که با مندرجات قسمت (ج) از بند یک ماده ۳ منطبق می باشد منضم و ملحق گردیده باشد.

ماده پنجم- بند ۳ از ماده ۶ کنوانسیون حذف و متن زیر جایگزین آن می گردد:

۳- متصدی حمل و نقل باید قبل از بارگیری بار در هواپیما اسناد مربوطه را امضاء نماید.

ماده ششم- ماده ۸ کنوانسیون حذف و متن زیر جایگزین آن می گردد:

بارنامه هوایی شامل نکات زیر خواهد بود:

الف- ذکر نقاط مبدأ و مقصد.

ب- چنانچه نقاط مبدأ و مقصد در سرزمین یک طرف متعاهد معظم واقع باشد و یک یا چند توقف در سرزمین یک دولت دیگر پیش بینی شده باشد ذکر حداقل یکی از توقف های مزبور.

ج- شرحی خطاب به فرستنده کالا به این مضمون که چنانچه مقصد نهایی حمل و نقل کشوری غیر از کشور مبدأ باشد یا در چنین کشوری توقفی برای آن پیش بینی شده باشد در آن صورت حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود که بر طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل -در صورت گم شدن یا معیوب شدن کالا- در اغلب موارد محدود می گردد .

ماده هفتم- ماده ۹ کنوانسیون حذف و متن زیر جایگزین آن می شود:

چنانچه کالا با موافقت متصدی حمل و نقل بدون تنظیم بارنامه هوایی بارگیری شود یا بارنامه مذکور متضمن شرح مندرج در بند ج از ماده ۸ نباشد متصدی حمل و نقل ذی حق به استفاده از مقررات بند ۲ از ماده ۲۲ نخواهد بود.

ماده هشتم- در ماده ۱۰ کنوانسیون بند ۲ حذف و متن زیر جایگزین آن می گردد:

۲- فرستنده کالا موظف است تمام خساراتی را که متصدی حمل و نقل (یا هر شخص دیگری که متصدی حمل و نقل مسئولیت او را عهده دار شده است) در اثر بی نظمی و نادرستی یا نقض اطلاعات و اظهارات او متحمل گردیده جبران نماید.

ماده نهم- بند ذیل به ماده ۱۵ کنوانسیون اضافه می گردد:

۳- این کنوانسیون مانع صدور بارنامه هوایی قابل انتقال نخواهد بود .



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



ماده دهم- بند ۲ از ماده ۲۰ کنوانسیون حذف می‌گردد.

ماده یازدهم- ماده ۲۲ کنوانسیون حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده ۲۲-

۱- در مورد حمل مسافر، مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر محدود به مبلغ دویست و پنجاه هزار فرانک می‌باشد. در موردی که دادگاه رسیدگی‌کننده بر اساس قوانین خود رأی به پرداخت خسارت به صورت اقساط بدهد هم ارز مبلغ تقسیت شده نباید از دویست و پنجاه هزار فرانک تجاوز نماید معذلک متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند با انعقاد قرارداد مخصوصی توافق نمایند که میزان بالاتری برای خسارت منظور گردد.

۲- الف- در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده و کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به مبلغ دویست و پنجاه هزار فرانک برای هر کیلوگرم می‌باشد مگر اینکه مسافر یا فرستنده کالا هنگام تحویل محموله به متصدی حمل و نقل یک اظهارنامه مخصوص دایر بر میزان ارزش لوازم شخصی و کالا به هنگام تحویل در مقصد تنظیم نموده و در صورت لزوم مخارج اضافی پرداخته باشد در این صورت متصدی حمل و نقل مسئول پرداخت مبلغی معادل مبلغ اظهار شده می‌باشد مگر اینکه ثابت نماید مبلغ مزبور از حق واقعی فرستنده محموله به هنگام تحویل در مقصد بیشتر است.

ب- در صورت فقدان یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از لوازم شخصی ثبت شده یا کالا یا هر یک از اشیاء محتوی آنها برای تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل تنها وزن کل محموله یا محموله‌های مربوطه در نظر گرفته خواهد شد. معذلک هنگامی که گم شدن یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از کالا یا لوازم شخصی ثبت شده یا هر یک از اشیاء محتوی آنها در ارزش سایر بسته‌های مندرج در همان رسید یا همان بارنامه هوایی مؤثر باشد برای تعیین حدود مسئولیت، وزن کل این بسته یا بسته‌ها ملحوظ خواهد گردید.

۳- در مورد اشیایی که مسافر شخصاً عهده‌دار حمل آنها می‌گردد مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به پنج هزار فرانک برای هر مسافر می‌باشد.

۴- میزان مسئولیت مصرحه در این ماده مانع از آن نخواهد شد که دادگاه علاوه بر خسارات مزبور طبق قوانین خود رأی به پرداخت تمام یا قسمتی از هزینه‌های دادگاه و سایر هزینه‌های مربوط به دعوی که خواهان متحمل گردیده بدهد. هرگاه میزان خسارت تعیین شده از طرف دادگاه (به استثنای هزینه‌های دادگاه و سایر هزینه‌های مربوط به دعوی) از مبلغی که متصدی حمل و نقل ظرف مدت شش ماه از تاریخ وقوع حادثه منجر به خسارت یا قبل از شروع اقدام قانونی (در صورتی که تاریخ آن مؤخر باشد) کتباً بخواهان پیشنهاد نموده تجاوز نماید مقررات فوق قابل اجرا نخواهد بود.

۵- مبالغی که در این ماده به فرانک ذکر گردیده عبارت است از واحد پولی که دارای شصت و پنج و نیم میلی‌گرم طلا به عیار نهصد هزارم باشد. این مبالغ ممکن است تا نزدیک‌ترین عدد صحیح تبدیل به پول ملی گردد. در صورت اقدامات قضایی، تبدیل این مبالغ به پول ملی غیر از طلا باید بر اساس ارزش این پول به طلا در تاریخ صدور رأی انجام پذیرد.

ماده دوازدهم- در ماده ۲۳ کنوانسیون متن کنونی به عنوان بند ۱ محسوب می‌گردد و بند دیگری به شرح زیر به آن اضافه می‌شود:

۲- بند یک این ماده در مورد مقررات مربوط به از بین رفتن یا خسارت ناشی از نقص ذاتی یا کیفی یا عیب کالای حمل شده اجرا نخواهد گردید.

ماده سیزدهم- در ماده ۲۵ کنوانسیون بندهای ۱ و ۲ حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:

هر گاه ثابت شود خسارت وارده ناشی از عمل یا قصور متصدی حمل و نقل یا مستخدمین و عاملین او بوده و خواه به قصد ایراد خسارت و خواه از روی بی‌احتیاطی و با علم به امکان ایجاد خسارت صورت گرفته میزان مسئولیت مصرحه در ماده ۲۲ قابل اجرا نخواهد بود مشروط بر اینکه در مورد عمل یا قصور مستخدم یا عامل مذکور ثابت شود وی در حدود وظایف خود عمل می‌نموده است.

ماده چهاردهم- بعد از ماده ۲۵ کنوانسیون، ماده زیر درج می‌گردد:



کتابفروشی حقوقی
داده بازار



ماده ۲۵- الف- ۱- هر گاه در مورد خسارت مذکور در این کنوانسیون اقدام قانونی علیه یک مستخدم یا عامل متصدی حمل و نقل به عمل آید چنانچه مستخدم یا عامل نامبرده ثابت نماید که در حدود وظایف خود عمل نموده است همان میزان مسئولیتی به او تعلق خواهد گرفت که متصدی حمل و نقل می‌تواند طبق ماده ۲۲ بدان استناد نماید.

۲- در این صورت جمع کل مبالغ قابل وصول از متصدی حمل و نقل و مستخدمین و عاملین او از حدود مذکور تجاوز نخواهد کرد.

۳- چنانچه ثابت گردد که خسارت وارده از عمل قصور مستخدم یا عامل متصدی حمل و نقل ناشی گردیده و خواه به قصد ایراد خسارت و خواه از روی بی‌احتیاطی و با علم به امکان ایجاد خسارت صورت گرفته مفاد بندهای ۱ و ۲ این ماده قابل اجرا نخواهد بود.

ماده پانزدهم- در ماده ۲۶ کنوانسیون بند ۲ حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:

۲- در صورت بروز خسارت، گیرنده بایستی شکایت خود را بلافاصله بعد از کشف خسارت و حداکثر ظرف هفت روز از تاریخ دریافت لوازم شخصی و چهارده روز پس از دریافت کالا تسلیم متصدی حمل و نقل نماید. در صورت تأخیر در حمل و نقل گیرنده لوازم شخصی یا کالا باید شکایت خود را حداکثر ظرف بیست و یک روز از تاریخ تحویل گرفتن لوازم شخصی یا کالا تسلیم دارد.

ماده شانزدهم- ماده ۳۴ کنوانسیون حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد:

مقررات مواد ۳ لغایت ۹ مربوط به اسناد حمل و نقل در مورد حمل و نقلی که در اوضاع فوق‌العاده و خارج از حدود عملیات عادی بهره‌برداری یک متصدی حمل و نقل هوایی صورت می‌گیرد لازم‌الاجراء نخواهد بود.

ماده هفدهم- بعد از ماده ۴۰ کنوانسیون ماده زیر درج می‌گردد:

ماده ۴۰ الف- ۱- در بند ۲ از ماده ۳۷ و بند یک از ماده ۴۰ منظور از اصطلاح «طرف متعاقد معظم» یعنی «دولت» و در تمام موارد دیگر منظور از اصطلاح «طرف متعاقد معظم» یعنی دولتی که الحاق آن به کنوانسیون یا تصویب کنوانسیون از طرف او نافذ شده و فسخ کنوانسیون از جانب او نافذ نگردیده است.»

۲- از لحاظ این کنوانسیون منظور از کلمه (سرزمین) فقط سرزمین اصلی یک دولت نبوده بلکه شامل تمام سرزمین‌هایی است که آن دولت مسئول روابط خارجی آن می‌باشد.

فصل دوم - حدود شمول متن اصلاح شده کنوانسیون

ماده هجدهم- متن کنوانسیون که به موجب این پروتکل اصلاح گردیده شامل حمل و نقل بین‌المللی مصرحه در ماده یک کنوانسیون می‌باشد مشروط براینکه نقاط مبدأ و مقصد مذکور در آن ماده یا سرزمین دو طرف متعاقد این پروتکل قرار گرفته باشد و یا در سرزمین یک طرف متعاقد این پروتکل واقع شده ولی در سرزمین یک دولت دیگر توقفی برای آن پیش‌بینی شده باشد.

فصل سوم - مواد نهایی

ماده نوزدهم- کنوانسیون و پروتکل در بین امضاء کنندگان این پروتکل به عنوان سند واحدی تلقی و تفسیر خواهد گردید و به نام کنوانسیون ورشو که در ۱۹۵۵ در لاهه اصلاح گردیده، نامیده خواهد شد.

ماده بیستم- این پروتکل تا زمانی که طبق مقررات بند یک از ماده بیست و دوم آن لازم‌الاجرا گردد برای امضاء دولت‌هایی که تا آن زمان کنوانسیون را تصویب نموده و یا به آن ملحق شده‌اند و یا در کنفرانسی که این پروتکل در آن مورد قبول قرار گرفته شرکت نموده باشند، مفتوح خواهد ماند.

ماده بیست و یکم-

۱- این پروتکل به تصویب دول امضاءکننده خواهد رسید.

۲- تصویب این پروتکل توسط دولتی که طرف متعاقد کنوانسیون نیست به منزله الحاق به متن کنوانسیون که به موجب این پروتکل اصلاح شده تلقی خواهد گردید.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۳- اسناد تصویب به حکومت جمهوری خلق لهستان سپرده خواهد شد.

ماده بیست و دوم-

۱- این پروتکل هنگامیکه سی دولت امضاءکننده آن را تصویب نموده باشند، نود روز پس از تاریخ سپرده شدن سی‌امین سند تصویب بین این دولت‌ها به مرحله اجرا در خواهد آمد و برای هر دولت دیگر که از آن پس آن را تصویب نماید، نود روز پس از سپردن سند تصویب به مرحله اجرا در خواهد آمد.

۲- این پروتکل به محض اینکه به مرحله اجرا درآید توسط حکومت جمهوری خلق لهستان در سازمان ملل متحد به ثبت خواهد رسید.

ماده بیست و سوم-

۱- این پروتکل پس از اینکه به مرحله اجرا در آمد برای الحاق دولی که آن را امضاء نکرده‌اند مفتوح خواهد ماند.

۲- برای دولی که کنوانسیون را امضاء نکرده‌اند الحاق به این پروتکل به منزله الحاق به متنی از کنوانسیون تلقی خواهد شد که توسط این پروتکل اصلاح گردیده است.

۳- الحاق با سپردن سند الحاق به حکومت جمهوری خلق لهستان انجام و نود روز پس از سپردن سند مزبور قابل اجرا خواهد بود.

ماده بیست و چهارم-

۱- هر طرف متعاهد این پروتکل می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای به عنوان حکومت جمهوری خلق لهستان آن را فسخ نماید.

۲- فسخ شش ماه پس از تاریخ دریافت اطلاعیه فسخ توسط حکومت جمهوری خلق لهستان نافذ خواهد گردید.

۳- اعلام فسخ کنوانسیون توسط هر یک از طرف‌های پروتکل حاضر که بر طبق ماده ۳۹ کنوانسیون صورت می‌گیرد به هیچ وجه نباید به عنوان فسخ متنی از کنوانسیون که توسط پروتکل حاضر اصلاح شده تلقی گردد.

ماده بیست و پنجم-

۱- به استثناء سرزمین‌هایی که در مورد آن‌ها طبق بند ۲ این ماده اعلامیه صادر گردیده است این پروتکل شامل تمام سرزمین‌هایی می‌گردد که دولت طرف متعاهد پروتکل حاضر مسئول روابط خارجی آن‌ها ست.

۲- هر دولت می‌تواند هنگام سپردن اسناد تصویب یا الحاق اعلام نماید که پذیرش این پروتکل از طرف آن دولت شامل یک یا چند سرزمین که وی مسئول روابط خارجی آن‌ها است نخواهد شد.

۳- هر دولت می‌تواند بعداً به وسیله ارسال اطلاعیه‌ای به حکومت جمهوری خلق لهستان، پروتکل را در مورد یک یا چند سرزمین که در مورد آن‌ها طبق بند ۲ این ماده اطلاعیه صادر نموده است تسری دهد. این اعلامیه نود روز پس از دریافت آن توسط حکومت مذکور نافذ خواهد بود.

۴- هر دولت طرف متعاهد این پروتکل می‌تواند طبق مفاد بند یک از ماده ۲۴ به طور جداگانه از طرف هر یک یا تمام سرزمین‌هایی که مسئول روابط خارجی آن‌ها می‌باشد اعلام فسخ نماید.

ماده بیست و ششم-

در مورد این پروتکل هیچ روز روی (قید و شرط) پذیرفته نیست معهذا یک دولت در هر موقع می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای به عنوان حکومت جمهوری خلق لهستان اعلام نماید که کنوانسیون اصلاح شده به وسیله این پروتکل شامل حمل و نقل اشخاص یا کالا و لوازم شخصی که برای مقامات نظامی دولت مزبور در هواپیمایی که در کشور مذکور ثبت گردیده و تمام ظرفیت آن توسط و یا برای این مقامات ذخیره گردیده است انجام می‌پذیرد نخواهد شد.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



ماده بیست و هفتم-

حکومت جمهوری خلق لهستان بلافاصله یادداشتی حاوی کلیه نکات زیر به حکومت‌های کلیه دول امضاءکننده کنوانسیون یا امضاءکننده این پروتکل و تمام دول طرف متعاهد کنوانسیون یا طرف متعاهد این پروتکل و تمام دول عضو سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و یا سازمان ملل متحد و نیز به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری ارسال خواهد داشت.

الف- هر یک از امضاهای این پروتکل و تاریخ آن.

ب- سپردن هر یک از اسناد تصویب یا الحاق مربوط به این پروتکل و تاریخ آن.

ج- تاریخی که این پروتکل طبق بند یک ماده ۲۲ به مرحله اجرا در می‌آید.

د- وصول هر یک از اطلاعیه‌های فسخ و تاریخ آن.

ه- وصول هر اصلاحیه یا اطلاعیه که طبق ماده ۲۵ ارسال گردیده و تاریخ آن.

و- وصول هر اصلاحیه‌ای که طبق ماده ۲۶ ارسال گردیده و تاریخ آن.

بنا به مراتب امضاءکنندگان زیر نمایندگان تام‌الاختیار دولت‌های متبوعه خود این پروتکل را امضاء نمودند. به تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ در سه متن یکسان به زبان‌های انگلیسی، فرانسه و اسپانیایی در لاهه تهیه گردیده و در صورت وجود اختلاف متن فرانسه که کنوانسیون به آن زبان تنظیم گردیده حاکم خواهد بود.

این پروتکل به حکومت جمهوری خلق لهستان سپرده خواهد شد و طبق ماده ۲۰ برای امضاء مفتوح خواهد ماند. دولت لهستان رونوشت مصدق آن را به کلیه دولت‌های امضاءکننده کنوانسیون یا این پروتکل و تمام دول طرف متعاهد کنوانسیون یا این پروتکل و تمام دول عضو سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و یا اعضای سازمان ملل متحد و به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری ارسال خواهد داشت. پروتکل فوق مشتمل بر یک مقدمه و بیست و هفت ماده منضم به قانون اجازه الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالارخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا می‌باشد.

نایب رئیس مجلس سنا - دکتر سید محمد سجادی

کنوانسیون گوادالارخارا- ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱

متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است.

دول امضاءکننده این کنوانسیون:

نظر به اینکه کنوانسیون ورشو مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی توسط شخصی غیر از طرف متعاهد قرارداد حمل و نقل را فاقد می‌باشد و نظر به اینکه تدوین مقرراتی که شامل اینگونه موارد باشد مطلوب به نظر می‌رسد.

نسبت به موارد زیر موافقت نمودند:

ماده ۱- در این کنوانسیون:

الف- «منظور از کنوانسیون ورشو» کنوانسیون مربوط به یکسان کردن پاره‌ای از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ در ورشو به امضاء رسیده یا کنوانسیون ورشو که در سال ۱۹۵۵ در لاهه اصلاح گردیده است، حسب این که حمل و نقل موضوع بند (ب) مشمول کدام یک از این دو کنوانسیون باشد.

ب- منظور از «متصدی حمل و نقل طرف قرارداد» شخصی است که طرف قرارداد حمل و نقلی می‌باشد که طبق مقررات کنوانسیون ورشو بین او و یک مسافر یا فرستنده یا شخصی که از طرف یک مسافر و یا فرستنده اقدام می‌کند انعقاد یافته است.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



ج- منظور از «عامل حمل و نقل» شخصی است غیر از متصدی حمل و نقل قرارداد که طبق اختیاراتی که از طرف متصدی حمل و نقل طرف قرارداد به او اعطاء گردیده عهده‌دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل مذکور در بند (ب) می‌گردد، ولی از لحاظ مقررات مندرج در کنوانسیون ورشو در مورد این قسمت متصدی حمل و نقل متوالی محسوب نمی‌شود. این اختیارات تا زمانی که مدرکی مبنی بر لغو آن ارائه نشده به قوت خود باقی خواهد ماند.

ماده ۲- هر گاه عامل حمل و نقل عهده‌دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل گردد که طبق قرارداد مذکور در بند (ب) از ماده ۱ تابع مقررات کنوانسیون ورشو باشد مادام که در این کنوانسیون به نحو دیگری مقرر نگردیده متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و عامل حمل و نقل تابع مقررات کنوانسیون ورشو خواهند بود. بدین معنی که شخص اول نسبت به تمام حمل و نقلی که در قرارداد در نظر گرفته شده و شخص دوم تنها در مورد قسمتی که انجام آن را به عهده دارد.

ماده ۳-

۱- اعمال و قصور عامل حمل و نقل و مستخدمین و عاملین او ضمن انجام وظایف مربوط به حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام می‌گیرد به عنوان اعمال و قصور متصدی حمل و نقل طرف قرارداد تلقی خواهد شد.

۲- اعمال و قصور متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و مستخدمین و عاملین او ضمن انجام وظایف مربوط به حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام می‌گیرد وقوع یافته به عنوان اعمال و قصور عامل حمل و نقل محسوب می‌گردد. معذالک این اعمال و قصور عامل حمل و نقل را مشمول مسئولیتی خارج از حدود و مقررات در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو نخواهد کرد. هر نوع موافقت‌نامه مخصوصی که طبق آن متصدی حمل و نقل طرف قرارداد عهده‌دار وظایفی گردد که در کنوانسیون ورشو مقرر نشده باشد و هر نوع انصراف از حقوق مقرر در کنوانسیون مذکور یا هر نوع اظهارنامه خاصی در مورد ارزش کالا در مقصد مندرج در ماده ۲۲ کنوانسیون مزبور، در مورد عامل حمل و نقل نافذ نخواهد بود مگر آنکه با آن موافقت کرده باشد.

ماده ۴- شکایات و یا دستوراتی که طبق مقررات کنوانسیون ورشو باید به متصدی حمل و نقل ابلاغ شود اعم از آن که به متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا عامل حمل و نقل خطاب شده باشد، دارای اثر یکسان خواهد بود. معذالک دستورات مذکور در ماده ۱۲ کنوانسیون ورشو فقط هنگامی نافذ خواهد بود که به متصدی حمل و نقل طرف قرارداد خطاب شده باشد.

ماده ۵- در مورد حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام می‌گیرد هر یک از مستخدمین یا عاملین او یا هر یک از مستخدمین یا عاملین متصدی حمل و نقل طرف قرارداد چنان که ثابت نماید که در حدود وظایف خود عمل کرده است حق دارد از حدود مسئولیتی که طبق این کنوانسیون شامل متصدی حمل و نقل می‌گردد که او مأمور آنست بهره‌مند گردد، مگر اینکه ثابت شود عمل وی به نحوی بوده است که طبق مقررات کنوانسیون ورشو نمی‌توان به حدود مسئولیت استناد نمود.

ماده ۶- در مورد حمل و نقلی که به وسیله عامل حمل و نقل انجام گردیده است مبلغ کل غرامت قابل وصول از عامل مزبور و متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و مستخدمین یا عاملین آن‌ها که در حد وظایف خود عمل نموده‌اند نباید از حداکثر مبلغ غرامتی که ممکن است طبق این کنوانسیون پرداخت آن به عهده متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا عامل حمل و نقل گذاشته شود تجاوز نماید ولی هیچ‌یک از اشخاص مذکور در این ماده مسئول پرداخت مبلغی بیش از میزانی که شامل وی می‌شود نخواهد بود.

ماده ۷- در مورد حمل و نقلی که به وسیله عامل حمل و نقل انجام گرفته است شاکی مختار است علیه عامل مزبور یا متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا هر دو یا هر یک جداگانه ادعای خسارت بنماید. چنانچه ادعای خسارت فقط علیه یکی از متصدیان حمل و نقل باشد این شخص محق خواهد بود که خواستار ملحق شدن متصدی دیگر حمل و نقل در جریان محاکمات گردد. نحوه عمل و نتایج آن تابع قانون دادگاهی خواهد بود که به دعوی رسیدگی می‌نماید.

ماده ۸- هر گونه ادعای خسارت مذکور در ماده ۷ این کنوانسیون باید به انتخاب شاکی یا در دادگاهی که طبق مقررات ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو می‌توان در آن علیه متصدی حمل و نقل طرف قرارداد اقامه دعوی کرد و یا در دادگاهی که محل اقامت عامل حمل و نقل یا مقر اصلی شغلی او در حوزه قضایی آن واقع است به عمل آید.

ماده ۹-



کتابفروشی حقوقی
داده‌بازار



۱- هر قید و شرط قراردادی که متصدی حمل و نقل طرف قرارداد با عامل حمل و نقل را از مسئولیتی که در این کنوانسیون مقرر گردیده مبری سازد و با برای او محدودیتی کمتر از آنچه طبق طبق این کنوانسیون تعیین گردیده مقرر نماید باطل و بی اثر خواهد بود ولی بطلان یک چنین شرط موجب بطلان قرارداد که تابع مفاد و مقررات این کنوانسیون باقی خواهد ماند نمی گردد.

۲- در مورد حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام گیرد بند فوق شامل مقررات مربوط به ازبین رفتن یا خسارت ناشی از نقص ذاتی یا کیفی و معایب کالای حمل شده نخواهد شد.

۳- شروط مذکور در یک قرارداد حمل و نقل و تمام توافقیهای مخصوص که قبل از بروز خسارت منعقد شده باشد که به موجب آن طرفین بخواهند خواه با تعیین قوانین قابل اجرا و خواه با تغییر مقررات مربوط به صلاحیت دادگاه، از مقررات این کنوانسیون تخلف نمایند، باطل و بی اثر است. معذک در مورد حمل و نقل کالا شرط حکمیت در حدود کنوانسیون مجاز می باشد و این در صورتی است که حکمیت در حوزه های قضایی دادگاه های مذکور در ماده ۸ صورت پذیرد .

ماده ۱۰- با رعایت ماده ۷، هیچ یک از مندرجات این کنوانسیون را نمی توان طوری تعبیر نمود که به حقوق و تعهدات موجود بین دو حمل کننده لطمه وارد سازد .

ماده ۱۱- این کنوانسیون تا تاریخی که طبق مفاد پیش بینی شده در ماده ۱۳ به مورد اجرا گذارده شود، جهت امضای دولی که در این تاریخ عضو سازمان ملل متحد و یا هر یک از سازمان های تخصصی باشند، مفتوح خواهد ماند.

ماده ۱۲-

۱- این کنوانسیون به تصویب دول امضاءکننده خواهد رسید.

۲- اسناد تصویب به حکومت ممالک متحده مکزیک سپرده خواهد شد .

ماده ۱۳-

۱- هنگامی که پنج دولت امضاءکننده کنوانسیون حاضر را تصویب نمودند نود روز پس از تاریخ تسلیم پنجمین سند تصویب بین دول مزبور به مورد اجرا گذارده خواهد شد. این کنوانسیون در مورد دولتی که بعداً آن را تصویب نمایند در نودمین روز، پس از تسلیم سند تصویب آن به مورد اجرا گذاشته خواهد شد.

۲- به محض لازم الاجرا شدن کنوانسیون حاضر، حکومت ممالک متحده مکزیک آن را نزد سازمان ملل متحد و سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری ثبت خواهد رسانید.

ماده ۱۴-

۱- این کنوانسیون پس از آنکه به مورد اجرا گذارده شد جهت الحاق هر یک از دول عضو سازمان ملل متحد و یا هر یک از سازمان های تخصصی مفتوح خواهد ماند.

۲- الحاق یک دولت یا تسلیم سند الحاق به حکومت ممالک متحده مکزیک انجام گرفته و از نودمین روز پس از تاریخ تسلیم سند مزبور نافذ خواهد بود.

ماده ۱۵-

۱ هر دولت طرف متعاهد این کنوانسیون می تواند با تسلیم اطلاعیه ای به عنوان حکومت ممالک متحده مکزیک این کنوانسیون را فسخ نماید.

۲- فسخ کنوانسیون شش ماه پس از تاریخ دریافت اطلاعیه فسخ توسط حکومت ممالک متحده مکزیک، نافذ خواهد بود.

ماده ۱۶-



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۱- هر یک از دول متعاقد می‌تواند هنگام تصویب این کنوانسیون یا الحاق به آن و یا در هر زمان پس از آن تاریخ با تسلیم اعلامیه‌ای به حکومت ممالک متحده مکزیک اعلام نماید که این کنوانسیون در مورد هر یک از سرزمین‌هایی که آن دولت مسئول روابط خارجی آن است تسری داده شود.

۲- نود روز پس از تاریخ دریافت چنین اعلامیه‌ای توسط حکومت ایالات متحده مکزیک این کنوانسیون در مورد سرزمین‌های مذکور تسری می‌یابد.

۳- هر یک از دول متعاقد می‌تواند فسخ این کنوانسیون را طبق مفاد ماده ۱۵ در مورد یک یا کلیه سرزمین‌هایی که آن دولت مسئول روابط خارجی آن است اعلام نماید.

ماده ۱۷- هیچ‌گونه رزرو (قید و شرطی) در مورد این کنوانسیون جایز نمی‌باشد.

ماده ۱۸- حکومت ممالک متحده مکزیک مواد ذیل را به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و کلیه دول عضو سازمان ملل متحد و یا عضو سازمان‌های تخصصی اعلام خواهد نمود:

الف- کلیه امضاهای این کنوانسیون و تاریخ آن‌ها.

ب- تسلیم اسناد تصویب و یا الحاق و تاریخ آن‌ها.

ج- تاریخی که این کنوانسیون طبق بند (الف) ماده ۱۳ به مورد اجرا گذارده خواهد شد.

د- دریافت هر اطلاعیه فسخ و تاریخ آن.

ه- دریافت هر اعلامیه یا اطلاعیه که طبق ماده ۱۶ به عمل آید و تاریخ دریافت آن‌ها.

بنا به مراتب فوق امضاءکنندگان ذیل با داشتن اختیارات قانونی این کنوانسیون را امضاء نمودند.

این کنوانسیون در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ بزبان‌های انگلیسی و فرانسه و اسپانیایی در گوادالارخارا تنظیم گردیده و کلیه متون آن دارای اعتبار یکسان می‌باشد. در صورت بروز اختلاف متن فرانسه که کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ به آن زبان نوشته شده معتبر خواهد بود. حکومت ممالک متحده مکزیک ترجمه رسمی از کنوانسیون را به زبان روسی تهیه خواهد کرد. این کنوانسیون به حکومت ممالک متحده مکزیک سپرده خواهد شد و طبق ماده ۱۱ جهت امضاء مفتوح خواهد ماند و حکومت مزبور رونوشت‌های برابر با اصل آن را برای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و کلیه دول عضو سازمان ملل متحد یا عضو هر یک از سازمان‌های تخصصی ارسال خواهد داشت.

کنوانسیون فوق مشتمل بر یک مقدمه و هجده ماده منضم به قانون اجازه الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالارخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا می‌باشد.

نایب رئیس مجلس سنا - دکتر سید محمد سجادی

پروتکل برای اصلاح کنوانسیون مربوط بیکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو به تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و اصلاح شده به موجب پروتکل منعقد در شهر لاهه به تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ گواتمالا - ۸ مارس ۱۹۷۱ .

حکومت‌های امضاء کننده زیر:

نظر به اینکه اصلاح کنوانسیون مربوط بیکسان کردن بعضی از مقررات ناظر به حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو به تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و اصلاح شده به موجب پروتکل منعقد در شهر لاهه به تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ مطلوب به نظر می‌رسد.

به شرح زیر توافق نمودند:



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



فصل اول - اصلاحات کنوانسیون

ماده ۱- کنوانسیونی که به موجب مقررات این فصل اصلاح می‌گردد کنوانسیون ورشو است که در سال ۱۹۵۵ در شهر لاهه اصلاح گردیده است.

ماده ۲- ماده ۳ کنوانسیون حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌شود.

ماده ۱-۳- در مورد حمل مسافر باید یک سند حمل انفرادی یا جمعی مشتمل بر نکات زیر تسلیم گردد:
الف- ذکر نقاط مبدأ و مقصد.

ب- چنانچه مبدأ و مقصد مسافرت در سرزمین یک طرف معظم متعاقد واقع بوده و یک یا چند توقف در سرزمین دولت دیگر برای آن پیش‌بینی شده باشد حداقل ذکر نام یکی از این محل‌های توقف.

۲- هر نوع وسیله دیگری که حاوی اطلاعات مندرجه در بخش‌های (الف) و (ب) بند مزبور باشد، می‌تواند جایگزین تحول سندی گردد که در بند فوق به آن اشاره شده است.

۳- عدم رعایت مقررات بند فوق هیچگونه اثری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که در هر حال تابع مقررات این کنوانسیون- از جمله مقررات مربوط به محدودیت مسئولیت می‌باشد، نخواهد داشت.

ماده ۳- ماده ۴ کنوانسیون حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌گردد.

۴- ۱- در مورد حمل لوازم شخصی تحویل‌شده، یک رسید تسلیم می‌گردد که اگر منضم بسند حمل و نقل مذکور در بند اول ماده ۳ نباشد یا در آن ادغام نشده باشد، حاوی نکات زیر خواهد بود:

الف- ذکر مبدأ و مقصد حمل و نقل.

ب- چنانچه مبدأ و مقصد در سرزمین یک طرف معظم متعاقد واقع بوده و یک یا چند توقف در سرزمین یک دولت دیگر برای آن پیش‌بینی شده باشد حداقل ذکر محل یکی از این توقف‌ها.

۲- هر نوع وسیله دیگری که حاوی اطلاعات مندرجه در قسمت‌های الف و ب بند مزبور باشد می‌تواند جایگزین تحویل رسید لوازم شخصی گردد که در بند فوق به آن اشاره شده است.

۳- عدم رعایت مقررات بندهای فوق هیچگونه تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که در هر حال تابع مقررات این کنوانسیون از جمله مقررات مربوط به محدودیت مسئولیت می‌باشد- نخواهد داشت.

ماده ۴- ماده ۱۷ کنوانسیون حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌شود:

ماده ۱۷- ۱- متصدی حمل و نقل در مورد خسارت ناشیه از فوت یا آسیب بدنی یک مسافر هنگامی مسئول است که حادثه‌ای که سبب فوت یا آسیب بدنی گردیده در داخل هواپیما و یا در جریان هر یک از عملیات مربوط به سوار شدن به هواپیما و یا پیاده شدن از آن رخ داده باشد. مع الوصف متصدی حمل و نقل در مورد فوت یا آسیب بدنی که صرفاً بر اثر وضع مزاجی مسافر حاصل شده باشد، مسئولیتی نخواهد داشت.

۲- متصدی حمل و نقل در مورد خسارت ناشیه از انهدام- فقدان یا معیوب شدن لوازم شخصی در صورتی مسئول است که حادثه‌ایکه سبب انهدام، فقدان و یا معیوب شدن گردیده در داخل هواپیما یا در طی عملیات بارگیری یا تخلیه آن و یا در طی مدتی که لوازم شخصی در اختیار متصدی حمل و نقل بوده رخ داده باشد. معذالک متصدی حمل و نقل در مورد خسارتی که صرفاً ناشی از نقص ذاتی یا کیفی یا عیب موجود در لوازم شخصی باشد، مسئولیتی نخواهد داشت.

۳- در این کنوانسیون اصطلاح «لوازم شخصی» در عین حال شامل اثاثیه تحویل شده و نیز اشیاء همراه مسافر خواهد بود مگر آنکه مقرراتی غیر از این وجود داشته باشد.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



ماده ۵- در ماده ۱۸ کنوانسیون بندهای ۱ و ۲ حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌گردد.

۱- متصدی حمل و نقل وقتی در قبال خسارات حاصله از انهدام یا فقدان یا معیوب شدن کالا مسئول خواهد بود که حادثه‌ای که موجب خسارات شده هنگام حمل و نقل هوایی رخ داده باشد.

۲- عبارت حمل و نقل هوایی مندرج در بند فوق شامل مدت زمانی است که در طی آن کالا در اختیار متصدی حمل و نقل است اعم از آنکه کالا در یک فرودگاه و یا در داخل یک هواپیما بوده و یا در صورت فرود هواپیما در خارج از محوطه یک فرودگاه در محلی دیگر باشد.

ماده ۶- ماده ۲۰ کنوانسیون حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌شود.

ماده ۲۰- ۱- در مورد خسارات ناشیه از تأخیر در حمل مسافر یا لوازم شخصی در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که او و مستخدمین و عاملین او کلیه تدابیر ضروری را برای اجتناب از وقوع خسارت اتخاذ نموده‌اند و یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای آنان امکان‌پذیر نبوده است از مسئولیت مربوطه مبری خواهند بود.

۲- در مورد خسارت حاصله از انهدام، فقدان یا معیوب شدن کالا با تأخیر در حمل آن در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که او و مستخدمین و عاملین او کلیه تدابیر ضروری را برای اجتناب از وقوع خسارت اتخاذ نموده‌اند و یا آن که اتخاذ چنین تدابیری برای آنان امکان‌پذیر نبوده است از مسئولیت مبری خواهند بود.

ماده ۷- ماده ۲۱ کنوانسیون حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌گردد.

ماده ۲۱- چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت نماید که وقوع خسارت به سبب مسامحه، غفلت یا خطای دیگر شخصی که خواستار جبران خسارت می‌باشد صورت گرفته و یا اعمال مزبور در وقوع این خسارت مؤثر بوده‌اند تمامی یا قسمتی از مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال چنین شخصی تا حدی که خسارت حاصله بر اثر مسامحه، غفلت یا خطای دیگر وی حادث گردیده یا عوامل مذکور در حدوث آن مؤثر شده باشند منتفی خواهد گردید. وقتی به دلیل فوت یا آسیب بدنی مسافر مطالبه جبران خسارت توسط شخصی غیر از خود مسافر به عمل آید و متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خسارت مورد بحث در نتیجه مسامحه غفلت یا خطای دیگر مسافر مزبور صورت گرفته است، به همان نحو از تمام یا قسمتی از مسئولیت خود مبری خواهد بود»

ماده ۸- ماده ۲۲ کنوانسیون حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌گردد:

ماده ۲۲- ۱- الف- مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد حمل مسافر محدود به مبلغ یک میلیون و پانصد هزار فرانک برای مجموع دعاوی مربوط به جبران خسارت حاصله از فوت یا آسیب بدنی برای هر مسافر می‌باشد. در موردی که مطابق قوانین محکمه رسیدگی کننده ممکن است خسارات به صورت اقساط پرداخت گردد جمع کل مبلغ اقساط نباید از یک میلیون و پانصد هزار فرانک تجاوز نماید. ب- در مورد تأخیر در حمل و نقل اشخاص مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال هر مسافر، محدود به مبلغ شصت و دو هزار و پانصد فرانک است.

ج- در مورد حمل لوازم شخصی مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت انهدام فقدان، معیوب شدن و یا تأخیر حمل محدود به مبلغ پانزده هزار فرانک برای هر مسافر می‌باشد.

۲- الف- در مورد حمل کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به مبلغ دویست و پنجاه فرانک به ازای هر کیلوگرم می‌باشد مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل کالا به متصدی حمل و نقل اظهارنامه خاصی برای ارزش کالا به هنگام تحویل در مقصد تنظیم نموده و در صورت لزوم مبلغ اضافی پرداخت کرده باشد در این صورت متصدی حمل و نقل ملزم به پرداخت مبلغی که زاید بر مبلغ اظهار شده نباشد خواهد بود مگر آن که وی ثابت نماید که مبلغ اظهار شده بیشتر از حق واقعی فرستنده کالا به هنگام تحویل در مقصد می‌باشد.

ب- در صورت فقدان- معیوب شدن کالا یا تأخیر در حمل قسمتی از کالا و یا هر گونه شیء موجود در آن- برای محاسبه و تعیین مبلغی که مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به آن می‌باشد فقط وزن کل بسته یا بسته‌های مربوطه منظور خواهد گردید. معهذا وقتی فقدان، معیوب شدن و یا تأخیر در حمل قسمتی از کالا یا شیئی موجود در آن در بهای سایر بسته‌های مندرج در همان بارنامه حمل هوایی مؤثر باشد برای تعیین حدود مسئولیت، وزن کل این بسته یا بسته‌ها باید منظور گردد.



کتابفروشی حقوقی
داده‌بازار



۳- الف- دادگاه‌های طرف‌های معظم متعاقد که به موجب قوانین خود مجاز به صدور حکم پرداخت هزینه دادرسی و از جمله حق‌الوکاله وکیل نمی‌باشند در مواردی که مشمول این کنوانسیون است اختیار خواهند داشت بر حسب تشخیص خود حکم پرداخت تمامی و یا قسمتی از هزینه دادرسی و از جمله حق‌الوکاله وکیل را به میزانی که از نظر دادگاه نامبرده معقول باشد به نفع خواهان صادر نمایند.

ب- پرداخت هزینه دادرسی و همچنین حق‌الوکاله وکیل فقط در صورتی مطابق بند (الف) فوق مورد رأی دادگاه قرار خواهد گرفت که خواهان مبلغ مورد مطالبه را با ذکر اقلام جزء طی یک اظهاریه کتبی به متصدی حمل و نقل اعلام نماید و متصدی حمل و نقل در مدت شش ماه پس از وصول اظهاریه مورد بحث پیشنهاد کتبی دایر به پرداخت مبلغی که حداقل معادل مبلغ غرامتی است که دادگاه در حدود متعارف معین نموده ارسال ننماید. چنانچه تاریخ طرح دعوی مؤخر بر انقضای مدت مزبور باشد مدت اشعار شده تا آن تاریخ تمدید خواهد گردید.

ج- هزینه دادرسی و منجمله حق‌الوکاله وکیل نباید در اجرای حدود پیش‌بینی شده در این ماده مورد محاسبه و نظر قرار گیرد.

۴- مبالغی که بر مبنای فرانک در این ماده و ماده ۴۲ معین شده عبارت از واحد پولی است هم ارز شصت و پنج و نیم میلیون فرانک طلا به عیار نهصد هزارم.

این مبالغ را ممکن است به پول‌های رایج هر کشور به اعداد صحیح غیر کسری تسعیر نمود.

در مورد دعاوی قضایی، تسعیر مبالغ مزبور به پول‌های رایج هر کشور به غیر از مسکوک طلا به مأخذ هم ارز طلای این گونه پول‌های رایج در تاریخ صدور حکم انجام خواهد شد.

ماده ۹- ماده ۲۴ کنوانسیون حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌گردد.

ماده ۲۴- ۱- در مورد حمل و نقل کالا هر گونه دعوی خسارت، تحت هر عنوان فقط تحت شرایط و در حدود مقرر در این کنوانسیون قابل اقامه خواهد بود.

۲- در حمل و نقل مسافری و لوازم شخصی آن‌ها، ادعای خسارت به هر عنوان که باشد، اعم از اینکه بر طبق این کنوانسیون و یا بر طبق یک قرارداد یا به دلیل یک عمل غیر قانونی یا به هر علت دیگر انجام گیرد، فقط تحت شرایط و حدودی که در این کنوانسیون پیش‌بینی شده قابل اقامه است، بدون توجه به اینکه چه اشخاصی حق اقامه دعوی دارند و حقوق مربوطه آن‌ها از چه قرار است.

این حد نهایی مسئولیت است و هیچ اوضاع و احوالی مسئولیتی بیش از این ایجاد نخواهد کرد.

ماده ۱۰- ماده ۲۵ کنوانسیون حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌شود.

ماده ۲۵- در صورتی که ثابت شود خسارت در نتیجه عمل یا قصور متصدی حمل و نقل یا مستخدمین و عاملین او به قصد وارد ساختن خسارت و یا در اثر بی‌احتیاطی و با علم به احتمال وقوع خسارت رخ داده است حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بند ۲ ماده ۲۲ قابل اجرا نخواهد بود مشروط بر اینکه در مورد عمل یا قصور یکی از مستخدمین و عاملین متصدی حمل و نقل، ثابت شود که آن‌ها در حدود وظایف خود عمل کرده‌اند.

ماده ۱۱- در ماده ۲۵ (الف) کنوانسیون بندهای ۱ و ۳ حذف و متن ذیل جایگزین آن می‌گردد.

۱- چنانچه علیه یکی از مستخدمین و عاملین متصدی حمل و نقل در مورد خساراتی که در کنوانسیون منظور است اقامه دعوی گردد در صورتی که مستخدم و عامل مذکور ثابت نماید که در حدود وظایف خویش عمل نموده است مجاز خواهد بود از حدود مسئولیتی که خود متصدی حمل و نقل به موجب مقررات این کنوانسیون حق دارد به آن استناد نماید بهره‌مند گردد.

۳- اگر ثابت شود که خسارت حاصله در مورد حمل و نقل کالا از یک عمل یا قصور یکی از مستخدمین یا عاملین متصدی حمل و نقل خواه به قصد وارد ساختن خسارت و خواه از روی بی‌احتیاطی و با علم به اینکه این امر احتمالاً موجب خسارت خواهد شد، ناشی گردیده در آن صورت مقررات بندهای ۱ و ۲ این ماده قابل اجرا نخواهد بود.

ماده ۱۲- در ماده ۲۸ کنوانسیون بند ۲ کنونی به بند ۳ تبدیل می‌گردد و بند ۲ جدید به شرح ذیل افزوده می‌شود.



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۲- در مورد خسارت ناشیه از فوت، آسیب بدنی یا تأخیر حرکت یک مسافر و همچنین خسارت ناشی از انهدام، فقدان و یا تأخیر حمل لوازم شخصی دعوی مربوطه را می‌توان در یکی از محاکم مندرج در بند ۱ این ماده و یا در سرزمین یکی از طرف‌های معظم متعاقد، نزد دادگاهی که متصدی حمل و نقل در حوزه قضایی آن دارای مؤسسه بوده و نیز مسافر در سرزمین همان طرف معظم متعاقد سکنی یا اقامت دائم داشته باشد، طرح نمود.

ماده ۱۳- پس از ماده ۳۰ کنوانسیون ماده زیر درج می‌گردد:

ماده ۳۰- الف- هیچکدام از مقررات این کنوانسیون تأثیری در این مسئله که آیا شخصی که به موجب مقررات آن مسئول خسارت وارده می‌باشد حق مراجعه به شخص دیگری را دارد یا خیر نخواهد داشت».

ماده ۱۴- پس از ماده ۳۵ کنوانسیون ماده زیر درج می‌گردد:

ماده ۳۵- الف-۱- هیچکدام از مقررات این کنوانسیون مانع از آن نیست که دولتی برای پرداخت غرامت به مدعی، در مورد فوت یا آسیب بدنی یک مسافر در سرزمین خود سیستمی برقرار و مورد استفاده قرار دهد که مکمل غرامت‌های پیش‌بینی شده در این کنوانسیون باشد. سیستم مزبور با شرایط مذکور در ذیل منطبق خواهد بود:

الف- دولت مزبور در هیچ موردی نباید به متصدی حمل و نقل مستخدمین و عاملین او مسئولیتی بیش از آنچه به موجب این کنوانسیون مقرر گردیده است تحمیل نماید.

ب- دولت مزبور نباید علاوه بر مالیات‌هایی که احتمالاً از مسافری وصول می‌نماید عوارض مالیاتی یا اداری دیگری به متصدی حمل و نقل تحمیل نماید.

ج- بین متصدیان حمل و نقل در مورد مسافری مربوطه نباید هیچگونه تبعیضی اعمال گردد و منافعی که به موجب سیستم مزبور نصیب مسافری می‌گردد نباید به متصدی حمل و نقل آن‌ها منوط و مربوط باشد.

د- چنانچه مسافری به این سیستم وجهی پرداخته باشد هر شخصی که بر اثر فوت یا آسیب بدنی مسافر مزبور متحمل خسارت شده است استحقاق برخورداری از مزایای سیستم مزبور را خواهد داشت.

ماده ۱۵- پس از ماده ۴۱ کنوانسیون ماده زیر درج می‌گردد:

ماده ۴۲-۱- بدون این که لطمه‌ای به مقررات ماده ۴۱ وارد شود کنفرانس‌های طرف‌های پروتکل در گواتمالا مورخ هشتم مارس ۱۹۷۱- در پنجمین و دهمین سال پس از تاریخ اجرای پروتکل تشکیل خواهد شد تا حدود مقرر در قسمت الف بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون را که به موجب پروتکل مزبور اصلاح شده مورد تجدیدنظر قرار دهد.

۲- در هر یک از کنفرانس‌های مذکور در بند ۱ ماده حاضر حدود مسئولیت مندرجه در قسمت الف بند ۱ ماده ۲۲ که در موقع اجلاس این کنفرانس‌ها لازم‌الاجرا می‌باشد بیش از مبلغ یکصد و هشتاد و هفت هزار و پانصد فرانک افزایش داده نخواهد شد.

۳- با رعایت بند ۲ این ماده حدود مسئولیت مندرجه در قسمت الف بند ۱ ماده ۲۲ که به هنگام تشکیل کنفرانس‌ها لازم‌الاجرا است، در تاریخ ۳۱ دسامبر پنجمین سال و دهمین سال پس از لازم‌الاجرا شدن پروتکل مذکور در بند اول این ماده به میزان صد و هشتاد و هفت هزار و پانصد فرانک افزایش خواهد یافت مگر آنکه کنفرانس‌های مزبور قبل از تاریخ‌های مذکور به اکثریت دو ثلث نمایندگان حاضر در جلسه که در رأی شرکت دارند تصمیمی غیر از این اتخاذ نمایند.

۴- حدود قابل اجرا عبارت از میزانی خواهد بود که بر طبق مندرجات بندهای قبل در تاریخ وقوع حادثه‌ای که موجب مرگ یا آسیب بدنی مسافر شده لازم‌الاجراء بوده است.

فصل دوم - قلمرو اجرایی متن اصلاح شده کنوانسیون

ماده ۱۶- کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۵۵ در لاهه و نیز بر طبق این پروتکل اصلاح گردیده در مورد حمل و نقل هوایی به نحوی که در ماده ۱ کنوانسیون تعریف شده است اجرا می‌گردد. مشروط بر این که مبدء و مقصد آن یا در سرزمین دو دولت طرف متعاقد این



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



پروتکل واقع باشد و یا درسرزمین یک دولت واحد طرف متعاهد این پروتکل بوده و درسرزمین یک دولت دیگر توقیفی برای آن پیش‌بینی شده باشد.

فصل سوم - مقررات نهایی

ماده ۱۷- کنوانسیون ورشو که در سال ۱۹۵۵ در لاهه و نیز به موجب این پروتکل اصلاح گردیده بین طرف‌های متعاهد این پروتکل به عنوان سند واحدی تلقی می‌گردد و به نام کنوانسیون ورشو اصلاح شده در سال ۱۹۵۵ در لاهه و در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا خوانده خواهد شد.

ماده ۱۸- این پروتکل تا تاریخی که به موجب مقررات ماده ۲۰ به مرحله اجرا گذارده شود برای امضاء کلیه دول عضو سازمان ملل متحد یا هر یک از سازمان‌های تخصصی یا آژانس بین‌المللی انرژی اتمی یا دول طرف اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری و هر دولت دیگری که توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد جهت عضویت در این پروتکل دعوت شود مفتوح خواهد ماند.

ماده ۱۹-

۱- این پروتکل باید به تصویب دول امضاءکننده برسد.

۲- تصویب این پروتکل توسط هر دولتی که طرف متعاهد کنوانسیون ورشو نمی‌باشد و یا دولتی که طرف متعاهد کنوانسیون ورشو اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ نیست به منزله الحاق آن دولت به کنوانسیون ورشو اصلاح شده در سال ۱۹۵۵ در لاهه و در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا خواهد بود.

۳- اسناد تصویب باید به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری سپرده شود.

ماده ۲۰-

۱- این پروتکل در نودمین روز پس از سپرده شدن سیامین سند تصویب لازم‌الاجراء خواهد شد مشروط بر آنکه مجموع ترافیک هوایی بین‌المللی برنامه‌ای به مأخذ مسافر، کیلومتر بر طبق آمار سال ۱۹۷۰ سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در مورد شرکت‌های هواپیمایی پنج دولتی که این پروتکل را تصویب نموده باشد حداقل بالغ بر ۴۰٪ مجموع ترافیک هوایی بین‌المللی برنامه‌ای شرکت‌های هواپیمایی دول عضو سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در سال مزبور گردیده باشد.

چنانچه در زمان سپردن سیامین سند تصویب شرط مذکور تحقق نیافته باشد اجرای پروتکل تا نودمین روز پس از تحقق یافتن شرط مزبور به تعویق خواهد افتاد.

این پروتکل در مورد دولتی که آن را پس از سپردن آخرین مدرک تصویب لازم برای آغاز اجرای آن تصویب نماید نود روز پس از تسلیم سند تصویب توسط او لازم‌الاجراء خواهد شد.

۲- سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری این پروتکل را به محض لازم‌الاجراء شدن نزد سازمان ملل متحد به ثبت خواهد رسانید.

ماده ۲۱-

۱- پروتکل حاضر پس از لازم‌الاجراء شدن برای الحاق هر یک از دول مذکور در ماده ۱۸ مفتوح خواهد بود.

۲- الحاق به این پروتکل از طرف هر دولتی که طرف متعاهد کنوانسیون ورشو نمی‌باشد و یا طرف متعاهد کنوانسیون ورشو اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ نیست به منزله الحاق به کنوانسیون ورشو اصلاح شده در سال ۱۹۵۵ در لاهه و در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا خواهد بود.

۳- اسناد تصویب نزد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری سپرده می‌شود و از نودمین روز پس از سپرده شدن لازم‌الاجراء خواهد گردید.

ماده ۲۲-



کتابفروشی حقوقی
دادبازار



۱- هر یک از طرف‌های متعاهد این پروتکل می‌توانند با ارسال اعلامیه‌ای به عنوان سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری آن را فسخ نمایند.

۲- اعلامیه فسخ شش ماه پس از تاریخ وصول آن توسط سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری نافذ خواهد گردید.

۳- بین طرف‌های متعاهد این پروتکل فسخ کنوانسیون ورشو توسط هر یک از آن‌ها بر طبق ماده ۳۹ یا فسخ پروتکل لاهه مطابق ماده ۲۴ به هیچ‌وجه به منزله فسخ کنوانسیون ورشو اصلاح شده در لاهه در تاریخ ۱۹۵۵ و در گواتمالا در سال ۱۹۷۱ تلقی نخواهد گردید.

ماده ۲۳-

۱- در مورد پروتکل حاضر فقط رزرو (قید و شرط‌های) ذیل پذیرفته خواهد شد:

الف- دولتی که دادگاه‌های آن به موجب قوانین مربوطه مجاز به صدور حکم تأدیه هزینه‌های دادرسی از جمله حق‌الوکاله وکیل نمی‌باشد می‌تواند با ارسال اعلامیه‌ای به عنوان سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری اعلام نماید که بند ۳ ماده ۲۲ پروتکل در مورد محاکم او قابل اجرا نیست.

ب- یک دولت در هر موقع می‌تواند با ارسال اعلامیه‌ای به عنوان سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری اعلام نماید که کنوانسیون ورشو اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ و در گواتمالا در سال ۱۹۷۱ در مورد حمل و نقل مسافرین و لازم شخصی و بار برای مقامات نظامی آن دولت در هواپیمایی که در آن کشور به ثبت رسیده است و تمامی گنجایش آن توسط مقامات مزبور یا برای آن‌ها ذخیره گردیده است قابل اجرا نخواهد بود.

۲- هر دولتی که مطابق بند قبل رزوی قائل شده باشد می‌تواند در هر موقع به ارسال اعلامیه‌ای به عنوان سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری آن را ملغی نماید.

ماده ۲۴- سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مراتب مربوط به تاریخ هر امضاء تاریخ سپردن هر سند تصویب یا الحاق و تاریخ لازم‌الاجرا شدن این پروتکل و سایر اطلاعات مربوط را فوراً به اطلاع کلیه دولی که این پروتکل را امضاء نمایند یا بدان ملحق شوند خواهد رسانید.

ماده ۲۵- بین طرف‌های متعاهد این پروتکل که ضمناً طرف‌های متعاهد کنوانسیون مکمل کنوانسیون ورشو برای یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی که توسط شخصی غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام می‌گیرد که در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ در شهر گواتمالاخارا به امضاء رسیده (و ذیلاً به عنوان کنوانسیون گوادالارخارا خوانده خواهد شد) می‌باشند. در مواردی که حمل و نقلی که بر طبق قرارداد مذکور در بند ب ماده اول کنوانسیون (گوادالارخارا) انجام شده مشمول مقررات این پروتکل واقع شود هر گونه عطف به کنوانسیون ورشو در مفاد کنوانسیون (گوادالارخارا) ناظر به کنوانسیون ورشو اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ و در گواتمالا در سال ۱۹۷۱ خواهد بود.

ماده ۲۶- این پروتکل برای امضاء هر دولتی که در ماده ۱۸ آن مذکور است تا تاریخ ۳۰ سپتامبر ۱۹۷۱ در وزارت امور خارجه جمهوری گواتمالا و پس از آن تا تاریخ لازم‌الاجراء شدن آن بر طبق ماده ۲۰ در سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح خواهد بود. دولت جمهوری گواتمالا باید در مدتی که پروتکل حاضر برای امضاء در گواتمالا مفتوح است مراتب مربوط به هر امضاء و تاریخ آن را فوراً به اطلاع سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برساند.

بنا به مراتب فوق نمایندگان تام‌الاختیار ذیل این پروتکل را امضاء نمودند.

این پروتکل به تاریخ هشتم ماه مارس سال یک هزار و نهصد و هفتاد و یک در گواتمالا در سه متن یکسان به زبان‌های فرانسه و انگلیسی و اسپانیولی تنظیم گردید. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری باید از این پروتکل یک متن معتبر به زبان روسی تهیه نماید. در صورت بروز اختلاف متن فرانسه که کنوانسیون ورشو منعقد در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ به آن زبان تهیه گردیده است معتبر خواهد بود.

پروتکل فوق مشتمل بر یک مقدمه و بیست و شش ماده منضم به قانون اجازه الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالارخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا می‌باشد.

نایب رییس مجلس سنا - دکتر سید محمد سجادی



کتابفروشی حقوقی
دادبازار

