

مترجمین: دکتر علیرضا محمدزاده و اداقانی\*

مشاءالله بناء نیاسری\*\*

## کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی

چکیده:

بدون شک یکی از مشکلات مطرح در مباحث حقوقی وجود قواعد متعدد، پراکنده و در مواردی ناهماهنگ است که آن هم موجب آشفتگی و سردرگمی پژوهشگر در یافتن راه حل مناسب می‌باشد. مبحث حمل و نقل هوایی نیز تا به حال از این قاعده کلی مستثنی نبوده است. از تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ یعنی زمان تصویب کنوانسیون برخی مقررات راجع به حمل و نقل بین‌المللی هوایی معروف به کنوانسیون ورشو تا ۲۸ می ۱۹۹۹ زمان تصویب برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی هوایی معروف به کنوانسیون مونترال، در این مبحث اصلاحیه‌های متعدد وضع و به اجرا درآمده است. قطعاً این وضعیت در حقوق داخلی با وضع قوانین متعدد در کنار معاهدات آشفته‌تر می‌باشد. آورده عمده کنوانسیون مونترال مصوب ۲۸ می ۱۹۹۹ خاتمه بخشیدن به ناهماهنگی‌ها و آشفتگی‌ها است. این معاهده در زمینه حمل و نقل بین‌المللی هوایی با توجه به تمامی قواعد بین‌المللی پیشین و نسخ بسیاری از آنها مجموعه قواعدی یکپارچه و متحد حاکم بر این مبحث مقرر کرده است که اینک متن آن به نظر علاقه‌مندان محترم می‌رسد.

واژگان کلیدی:

متصدی حمل و نقل هوایی، مسئولیت، غرامت، راهنما هوایی، ارسال‌کننده، مسافر، متصدی حمل و نقل واقعی، متصدی حمل و نقل قراردادی.

\*- دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

از این نویسنده تاکنون مقالات زیر در مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی منتشر شده است:

«تربری چند نوعی و نارسائی قانون داخلی»، شماره ۳۰، سال ۱۷۲ «قواعد هامبورگ»، شماره ۳۲، سال ۷۳؛  
«اصول کلی حقوق»، شماره ۳۶، سال ۷۵؛ «رویه قضایی و نقش سازنده آن در حقوق»، شماره ۳۸، سال ۷۶؛  
«کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰»، شماره ۴۱، سال ۷۷؛ «ملاحظاتی پیرامون رویه قضایی به عنوان منبع حقوقی»، شماره ۴۵، سال ۷۸؛ «مسئولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب»، شماره ۵۰، سال ۷۹؛ «مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی»، شماره ۵۵، سال ۸۱.

\*\* - دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه شهید بهشتی

## دول عضو این کنوانسیون

با تأیید سهم به سزای کنوانسیون ورشو راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی (۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو) که از این پس «کنوانسیون ورشو» نامیده می‌شود و سایر اسناد مرتبط با آن که برای هماهنگ کردن حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی تدوین شده است؛

با توجه به لزوم روزآمد کردن و تجدیدنظر در کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن؛  
با توجه به اهمیت تأمین منافع مصرف کنندگان در حمل و نقل هوایی بین‌المللی و نیاز به پرداخت گرامتی منصفانه که مبتنی بر اصل لزوم جبران خسارت می‌باشد؛  
با تأیید مطلوبیت تأمین توسعه منظم عملیات حمل و نقل هوایی بین‌المللی و انتقال آسان مسافر، بار همراه مسافر و کالا مطابق با اصول و اهداف کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی، مصوب ۷ دسامبر ۱۹۴۴ شیکاگو؛

با اعتقاد به اینکه اتخاذ تدابیر جمعی توسط دولت‌ها برای هماهنگی و یکنواختی بیشتر و تدوین برخی قواعد حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی بهترین وسیله برای رسیدن به تعادلی منصفانه بین منافع طرفین قرارداد دول عضو این کنوانسیون به شرح زیر توافق می‌نمایند:

## فصل اول - مقررات عمومی

### ماده ۱- قلمرو اجرایی

۱. این کنوانسیون بر هر حمل و نقل بین‌المللی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا که به وسیله هواپیما در مقابل اجرت انجام می‌گیرد، حاکم است. همچنین این کنوانسیون بر حمل و نقل مجانی که به وسیله هواپیما و توسط یک مؤسسه حمل و نقل هوایی انجام می‌گیرد، حاکم است.  
۲. از نظر این کنوانسیون، واژه «حمل و نقل بین‌المللی» به هر حمل و نقلی اطلاق می‌شود که مطابق توافق طرفین، مبدأ و مقصد، اعم از اینکه انقطاع در مسیر یا انتقال محموله از یک وسیله به وسیله دیگر صورت گیرد یا خیر، در قلمرو دو دولت عضو کنوانسیون واقع شده باشد و یا اینکه مبدأ و مقصد در قلمرو یک دولت عضو قرار داشته چنانچه توقف پیش‌بینی شده در قلمرو دولت دیگری که حتی اگر عضو کنوانسیون نیست واقع شده باشد، حمل و نقل فاقد چنین توقفی بین دو نقطه در سرزمین یک دولت عضو از نظر این کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی به

۳. حمل و نقلی که توسط چندین متصدی حمل و نقل هوایی متوالی انجام می‌گیرد، وقتی که در نظر طرفین قرارداد به عنوان عملیات واحدی تلقی گردد از نظر این کنوانسیون حمل و نقل واحد محسوب می‌گردد، اعم از اینکه در چهارچوب قرارداد واحد یا مجموعه‌ای از قراردادها مورد توافق قرار گرفته باشد. این نوع حمل و نقل به صرف اینکه طی قرارداد واحد یا مجموعه‌ای از قراردادها به طور کامل در قلمرو یک دولت عضو انجام می‌گیرد خصیصه بین‌المللی خود را از دست نمی‌دهد.

۴. این کنوانسیون همچنین بر حمل و نقل مقرر در فصل ۵ مشروط به شرایطی که در آنجا ذکر شده، حاکم است.

## ماده ۲- حمل و نقل انجام شده توسط دولت و حمل و نقل اشیاء پستی

۱. این کنوانسیون بر حمل و نقلی که توسط دولت یا سایر اشخاص حقوقی حقوق عمومی صورت می‌گیرد، حاکم است مشروط بر شرایط مذکور در ماده ۱.
۲. در حمل و نقل اشیاء پستی، متصدی حمل و نقل<sup>(۱)</sup> فقط در مقابل اداره پست صالح مطابق قواعد حاکم بر روابط بین متصدیان حمل و نقل و ادارات پست مسئول خواهد بود.
۳. مقررات این کنوانسیون بر حمل و نقل مرسوله پستی حاکم نیست، مگر آنچه در بند (۲) این ماده مقرر شده است.

## فصل دوم - اسناد و تعهدات طرفین قرارداد در حمل و نقل مسافر، بار

### همراه مسافر و کالاها

#### بخش ۱ - بلیط مسافر

#### ماده ۳ - مسافر و بار همراه مسافر

۱. در مورد حمل و نقل مسافر، یک سند عبور (بلیط مسافر) که حاوی مطالب زیر است باید صادر گردد:

(الف) اعلام نقاط مبدأ و مقصد؛

(ب) چنانچه نقاط مبدأ و مقصد در قلمرو یک دولت عضو واقع شده باشد و یک یا چند

- توقف در قلمرو دولت دیگری پیش‌بینی شده باشد، درج یکی از این محل‌های توقف.
۲. هر وسیله دیگری که موارد مذکور در بند (۱) را دارا باشد می‌تواند جایگزین تحویل سند حمل و نقل مورد اشاره در بند فوق گردد. اگر چنین وسیله‌ای مورد استفاده قرار گیرد، متصدی حمل سندی کتبی حاوی اطلاعات موجود در آن وسیله به مسافر خواهد داد.
۳. متصدی حمل برای هر یک از بخش‌های بار همراه ثبت شده برگه شناسایی بار همراه به مسافر تحویل خواهد داد.
۴. به مسافر کتباً اخطار می‌شود که در صورت اجرای این کنوانسیون، مسئولیت متصدی حمل و نقل در خصوص فوت یا صدمه به مسافر و همچنین در صورت انهدام، تلف یا ورود خسارت به بار همراه مسافر و نیز در صورت تأخیر، تابع قواعد این کنوانسیون خواهد بود.
۵. عدم رعایت بندهای فوق‌الذکر بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل تأثیری نمی‌گذارد که با وجود آن، قرارداد تابع قواعد مذکور در این کنوانسیون، از جمله قواعد مربوط به تحدید مسئولیت، خواهد بود.

#### ماده ۴- کالا

۱. در مورد حمل و نقل کالا راهنامه هوایی صادر خواهد شد.
۲. هر وسیله دیگری حاوی اطلاعات مربوط به انجام حمل و نقل می‌تواند جایگزین صدور راهنامه هوایی گردد. در صورت استفاده از این قبیل وسایل، متصدی حمل و نقل باید به درخواست ارسال‌کننده، رسید بار که شناسایی محموله و دسترسی به اطلاعات موجود در آن وسایل را ممکن می‌سازد به ارسال‌کننده تحویل دهد.

#### ماده ۵- محتوای راهنامه هوایی یا رسید بار

- راهنامه هوایی یا رسید بار باید حاوی موارد زیر باشد:
- (الف) قید نقاط مبدأ و مقصد؛
- (ب) اگر نقاط مبدأ و مقصد در قلمرو یک دولت عضو واقع باشد و یک یا چند توقف در قلمرو دولت دیگری پیش‌بینی شده باشد، اعلام یکی از این حل‌های توقف؛ و
- (ج) قید وزن محموله.

### ماده ۶- سند مربوط به طبیعت کالا

در صورت لزوم، ارسال کننده می‌تواند ملزم شود به انجام تشریفات گمرکی، پلیسی و سایر مقامات عمومی جهت صدور سندی که بیانگر ماهیت کالا است. این مقرر هیچ تکلیف، تعهد و مسئولیتی برای متصدی حمل ایجاد نمی‌نماید.

### ماده ۷- توصیف راهنما هوایی

۱. راهنما هوایی توسط ارسال کننده در سه نسخه اصلی صادر خواهد گردید.
۲. نسخه اول راهنما دارای عبارت «برای متصدی حمل» است و توسط ارسال کننده امضاء می‌شود؛ دومین نسخه راهنما دارای عبارت «برای گیرنده» است و توسط ارسال کننده و متصدی حمل امضاء می‌گردد. سومین نسخه راهنما توسط متصدی حمل امضاء شده و پس از قبول کالا توسط وی به ارسال کننده داده خواهد شد.
۳. امضای متصدی حمل و ارسال کننده می‌تواند به صورت چاپ شده یا مهر باشد.
۴. اگر به درخواست ارسال کننده، متصدی حمل مبادرت به صدور راهنما هوایی نماید فرض می‌شود که متصدی حمل صدور راهنما را از جانب ارسال کننده انجام داده است مگر اینکه خلاف آن اثبات شود.

### ماده ۸- اسناد مربوط به بسته‌های متعدد

- در مواقعی که چندین بسته وجود دارد:
- (الف) متصدی حمل و نقل کالا حق دارد که از ارسال کننده درخواست نماید راهنماهای هوایی جداگانه صادر نماید؛
- (ب) ارسال کننده حق دارد در مواقعی که وسایل دیگر مذکور در بند (۲) ماده ۴ مورد استفاده قرار گرفته است، از متصدی حمل درخواست نماید که رسیدهای بارهای جداگانه تحویل دهد.

### ماده ۹- عدم رعایت مقررات مربوط به اسناد اجباری

عدم متابعت از مقررات مواد ۴ تا ۸ تأثیری بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل نخواهد گذاشت و با وجود آن قرارداد حمل و نقل تابع قواعد این کنوانسیون، از جمله قواعد راجع به تحدید مسئولیت خواهد بود.

**ماده ۱۰ - مسئولیت مندرجات سند**

۱. ارسال‌کننده مسئول صحت مندرجات و اظهارات مربوط به کالا توسط وی یا از طرف وی در راهنامه هوایی درج شده می‌باشد. همچنین ارسال‌کننده مسئول صحت مندرجات و اظهاراتی است که توسط او یا از طرف او در راهنامه هوایی نوشته شده یا به منظور درج در رسید بار یا درج در داده‌های ضبط شده توسط وسایل دیگر مذکور در بند (۲) ماده ۴ در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داده است. اگر شخصی که از جانب ارسال‌کننده عمل می‌کند نماینده متصدی حمل نیز باشد، احکام فوق اعمال خواهد گردید.

۲. فرستنده مسئول صحت مندرجات و اظهارات مربوط به کالا که توسط او یا از طرف او در راهنامه هوایی نوشته شده یا به منظور درج در رسید کالاها یا درج در داده‌های ثبت شده با دیگر وسایل مذکور در بند ۲ ماده ۴ به متصدی حمل و نقل داده شده است.

۳. به استثناء مقررات بندهای (۱) و (۲) این ماده، متصدی حمل و نقل مسئول کلیه خسارات وارده به فرستنده یا هر شخص دیگری است که در مقابل او فرستنده مسئول است، خساراتی که ناشی از بی‌نظمی، نادرستی یا نقص مندرجات و اظهاراتی که توسط وی یا از طرف وی در رسید بار یا در داده‌های ثبت شده با وسایل دیگر مذکور در بند (۲) ماده ۴ گنجانده است.

**ماده ۱۱ - ارزش اثباتی سند**

۱. راهنامه هوایی و رسید بار دلیل ظاهری است بر انعقاد قرارداد، دریافت کالا توسط متصدی حمل و نقل و شرایط حمل و نقل مندرج در آن مگر در صورت اثبات خلاف.

۲. کلیه اظهارات مندرج در راهنامه هوایی و رسید بار در خصوص وزن، ابعاد و بسته‌بندی کالا، و همچنین تعداد بسته‌ها دلیل ظاهری است مگر در صورت اثبات خلاف. اظهارات مربوط به کمیت، حجم و وضعیت کالا علیه متصدی حمل دلیل ظاهری به شمار نمی‌رود مگر اینکه بررسی این موارد در حضور ارسال‌کننده و توسط متصدی حمل و نقل صورت گیرد و در راهنامه هوایی قید شده باشد، یا اگر اظهارات مربوط به وضع ظاهر کالا باشد.

**ماده ۱۲ - حق تصرف کالا**

۱. ارسال‌کننده، مشروط به انجام کلیه تعهدات ناشی از قرارداد حمل و نقل، حق در اختیار گرفتن کالا را پس گرفتن کالا در فرودگاه مبدأ یا مقصد، یا با توقف کالای در حین حمل در موقع

فروود هواپیما، یا با درخواست به تحویل کالا در مقصد یا در جریان سفر به شخص دیگری غیر از گیرنده‌ای که ابتدائاً تعیین شده، یا با درخواست بازگرداندن کالا به فرودگاه مبدأ، به نحوی که اعمال این حق موجب ورود ضرر به متصدی حمل و نقل و سایر ارسال‌کنندگان نگردد و با تعهد به پرداخت هزینه‌های ناشی از اعمال این حق، دارا می‌باشد.

۲. در صورتی که اجرای دستورات ارسال‌کننده غیرممکن باشد، متصدی حمل و نقل باید ارسال‌کننده را بی‌درنگ از آن مطلع نماید.

۳. اگر متصدی حمل و نقل دستورات ارسال‌کننده را در خصوص در اختیار گرفتن کالا بدون درخواست ارائه نسخه‌ی راهنما هوایی یا رسید بار که به ارسال‌کننده داده شده، انجام دهد مسئول کلیه خساراتی است که ممکن است در اثر آن به هر شخصی که نسخه راهنما هوایی یا رسید بار را قانوناً در تصرف دارد، وارد شود، حق رجوع متصدی حمل و نقل علیه ارسال‌کننده محفوظ است.

۴. در لحظه‌ای که حق در اختیار گرفتن گیرنده مطابق ماده ۱۳ شروع می‌شود، حق ارسال‌کننده متوقف می‌گردد. مع هذا، چنانچه گیرنده از قبول کالا امتناع نماید یا ارتباط با وی ممکن نباشد، حق در اختیار گرفتن کالا توسط ارسال‌کننده دوباره آغاز می‌شود.

### ماده ۱۳ - تحویل کالا

به استثنای موقعی که ارسال‌کننده حق مقرر در ماده ۱۲ را اعمال می‌نماید، گیرنده با ورود کالا به مقصد با پرداخت هزینه‌ها و مطابق با شرایط حمل حق درخواست تحویل کالا را از متصدی حمل و نقل دارا است.

۲. متصدی حمل مکلف است به محض رسیدن کالا به مقصد گیرنده را مطلع نماید مگر در صورت شرط خلاف.

۳. اگر متصدی حمل و نقل نقصان کالا را بپذیرد یا چنانچه کالا با انقضاء مهلت هفت روز از تاریخی که می‌بایست برسد، نرسیده باشد، گیرنده می‌تواند به حقوق ناشی از قرارداد حمل در مقابل متصدی استناد نماید.

### ماده ۱۴ - اجرای حقوق ارسال‌کننده و گیرنده

ارسال‌کننده و گیرنده می‌توانند کلیه حقوقی را که به ترتیب به موجب مواد ۱۲ و ۱۳ به آنها

اعطاء شده هر یک به نام خود اجرا کنند، اعم از اینکه اعمال حق به نفع خود یا به نفع دیگری باشد، و به شرط ایفاء تعهدات ناشی از قرارداد حمل و نقل.

### ماده ۱۵ - روابط ارسال کننده و گیرنده یا روابط با اشخاص ثالث

۱. مواد ۱۲، ۱۳ و ۱۴ لطمه‌ای بر روابط ارسال کننده و گیرنده یا یکدیگر یا روابط متقابل با اشخاص ثالثی که دارای حقوق ناشی از ارسال کننده یا گیرنده است، وارد نمی‌کند.
۲. شرط خلاف مقررات مواد ۱۲، ۱۳ و ۱۴ باید در راهنامه هوایی یا رسید بار قید شود.

### ماده ۱۶ - تشریفات مربوط به گمرک، پلیس یا سایر مقامات عمومی

۱. ارسال کننده، مکلف به ارائه اطلاعات و اسنادی است که برای انجام تشریفات مربوط به گمرک، پلیس یا سایر مقامات عمومی پیش از تحویل کالا به گیرنده لازم است. ارسال کننده در مقابل متصدی حمل و نقل مسئول کلیه خسارات ناشی از فقدان، نقص یا خدشه به این اطلاعات و اسناد است مگر اینکه خسارت ناشی از تقصیر متصدی حمل و نقل، مأموران یا نمایندگان وی باشد.
۲. متصدی حمل و نقل هیچ تکلیفی در بررسی صحت یا کفایت این اطلاعات و اسناد بر عهده ندارد.

### فصل سوم - مسئولیت متصدی حمل و نقل و میزان جبران خسارت

#### ماده ۱۷ - فوت و صدمه به مسافر - خسارت وارد به بار همراه مسافر

۱. متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده در صورت فوت یا صدمه بدنی به مسافر خواهد بود تنها به این شرط که حادثه موجب فوت یا صدمه بدنی در داخل هواپیما یا در جریان هریک از عملیات سوار شدن به هواپیما یا پیاده شدن از هواپیما رخ داده باشد.
۲. متصدی حمل مسئول خسارات وارده در صورت تلف، نقصان یا ورود خسارت به بار همراه ثبت شده می‌باشد تنها به این شرط که حادثه موجب تلف، نقصان یا ورود خسارت در داخل هواپیما یا در طی دوره‌ای که بار همراه ثبت شده تحت حفاظت متصدی بوده رخ داده باشد. مع هذا، چنانچه خسارت ناشی از نقص ذاتی، کیفیت یا عیب بار همراه باشد، متصدی حمل و نقل مسئول نمی‌باشد. در مورد بار همراه ثبت نشده، به ویژه اشیاء شخصی، اگر خسارت



ناشی از تقصیر متصدی حمل و نقل یا مأموران یا نمایندگان وی باشد، او دارای مسئولیت خواهد بود.

۳. اگر متصدی حمل و نقل فقدان بار همراه ثبت شده را بپذیرد یا چنانچه بار همراه ثبت شده با انقضای بیست و یک روز از تاریخی که باید می‌رسید، نرسیده باشد مسافر مجاز است حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را در مقابل متصدی حمل و نقل به اجرا گذارد.

۴. در این کنوانسیون اصطلاح «بار همراه مسافر» به معنای بار همراه ثبت شده و بار همراه ثبت نشده می‌باشد، مگر در صورت شرط خلاف.

### ماده ۱۸ - خسارت وارد به کالا

۱. متصدی حمل و نقل مسئول زیان وارده در صورت تلف، نقصان یا ورود خسارت به کالا می‌باشد تنها به این شرط که حادثهٔ مورد خسارت در طی حمل و نقل هوایی رخ داده باشد.

۲. مع هذا، متصدی حمل مسئول نمی‌باشد، اگر ثابت کند و تا میزانی که ثابت می‌کند تلف، نقصان یا ورود خسارت به کالا ناشی از یک یا چند عمل از اعمال زیر است:

(الف) طبیعت یا نقص ذاتی کالا؛

(ب) بسته‌بندی ناقص کالا که توسط شخصی غیر از متصدی یا مأموران یا نمایندگان وی انجام گرفته باشد؛

(ج) جنگ یا درگیری مسلحانه؛

(د) عمل مقام عمومی که در ارتباط با ورود، خروج یا ترانزیت کالا صورت گرفته باشد.

۳. منظور از حمل و نقل هوایی در بند (۱) این ماده دوره‌ای است که کالا تحت حفاظت متصدی حمل و نقل می‌باشد.

۴. دوره زمانی حمل و نقل شامل هیچ نوع حمل و نقل جاده‌ای، دریایی یا آبراهه‌های داخلی که در خارج از فرودگاه انجام می‌گیرد نمی‌شود. مع هذا، چنانچه چنین حمل و نقلی در جهت اجرای قرارداد حمل و نقل هوایی به منظور بارگیری، تحویل یا انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیلهٔ نقلیه دیگر انجام گرفته باشد، فرض می‌شود که کلیه خسارات در اثر حادثه‌ای وارد شده که در جریان حمل و نقل هوایی رخ داده است، مگر اینکه خلاف آن ثابت شود. چنانچه متصدی حمل و نقل بدون رضایت ارسال‌کننده برای اجرای تمام یا بخشی از حمل و نقل مورد توافق طرفین شیوه حمل دیگری را جایگزین حمل و نقل هوایی نماید فرض می‌شود که آن شیوه

حمل و نقل در دوره حمل و نقل هوایی انجام گرفته است.

### ماده ۱۹- تأخیر

متصدی حمل و نقل مسئول خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا می‌باشد. مع هذا، اگر متصدی حمل ثابت نماید که وی مأموران و نمایندگان کلیه اقداماتی را که به طور معقول برای اجتناب از ورود خسارت لازم بوده به عمل آورده‌اند یا اینکه ثابت کند برای او مأموران و نمایندگان انجام چنین اقداماتی ناممکن بوده است، مسئول خسارت ناشی از تأخیر نخواهد بود.

### ماده ۲۰- معافیت از مسئولیت

اگر متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت در اثر تقصیر یا فعل یا ترک فعل خسارت‌زای شخص مدعی غرامت یا شخص دارنده حقوق او یا در اثر مشارکت او وارد شده، در مقابل چنین شخصی تا میزانی که این تقصیر یا فعل یا ترک فعل خسارت‌زا موجب خسارت بوده یا در ورود خسارت سهمیم بوده، کلاً یا جزئاً از مسئولیت مبرا خواهد شد. چنانچه به علت فوت یا صدمه بدنی مسافر، غرامت توسط شخصی غیر از مسافر مطالبه گردد، متصدی حمل و نقل همچنین کلاً یا تا حدی که ثابت نماید که تقصیر یا فعل یا ترک فعل خسارت‌زای آن مسافر موجب ورود خسارت شده و یا در ورود آن مشارکت داشته، معاف از مسئولیت می‌باشد. این ماده در مورد کلیه مقررات مربوط به مسئولیت در این کنوانسیون، از جمله بند (۱) ماده ۲۱ اجرا می‌گردد.

### ماده ۲۱- جبران خسارت در صورت فوت یا صدمه به مسافر

۱. در مورد خسارات موضوع بند (۱) ماده ۱۷ که از ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت مخصوص برای هر مسافر تجاوز ننماید، متصدی حمل و نقل مجاز به حذف یا تحدید مسئولیت نخواهد بود.

۲. متصدی حمل و نقل برای خسارات موضوع بند (۱) ماده ۱۷ از میزانی که متجاوز از ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت مخصوص برای هر مسافر باشد مسئول نخواهد بود، مشروط به اینکه ثابت نماید:

(الف) این خسارت ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل خسارت‌زای متصدی، مأموران یا

نمایندگان او نبوده است؛ یا

(ب) خسارات منحصرأ ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل خسارت‌زای شخص ثالث بوده

است.

## ماده ۲۲- محدودیت مسئولیت نسبت به تأخیر، بار همراه مسافر و کالا

۱. در مورد خسارات ناشی از تأخیر وارد بر مسافران، مطابق ماده ۱۹، مسئولیت متصدی

حمل و نقل برای هر مسافر محدود به ۴/۱۵۰ واحد حق برداشت مخصوص می‌باشد.

۲. در حمل و نقل بار همراه مسافر، مسئولیت متصدی حمل در مورد تلف، نقصان،

خسارات یا تأخیر برای هر مسافر محدود به ۱۰/۰۰۰ واحد حق برداشت مخصوص می‌باشد

مگر اینکه مسافر در زمانی که بار همراه ثبت شده را به متصدی تحویل می‌دهد نفع خاصی را

برای تحویل بار همراه در مقصد، اعلام نموده باشد و مبلغی اضافی را در صورت اقتضاء پرداخته

باشد. در این حالت متصدی حمل مسئول پرداخت مبلغی در حد مبلغ اعلام شده خواهد بود

مگر اینکه متصدی ثابت نماید این مبلغ بیش از نفع واقعی مسافر برای تحویل بار همراه در

مقصد می‌باشد.

۳. در حمل و نقل کالا، مسئولیت متصدی حمل در مورد تلف، نقصان، یا تأخیر محدود به

مبلغ ۱۷ واحد حق برداشت مخصوص برای هر کیلوگرم می‌باشد مگر اینکه ارسال‌کننده در زمان

تحویل بسته به متصدی حمل نفع خاصی برای تحویل کالا در مقصد اعلام نموده و لدی

الاقتضاء مبلغی اضافی را پرداخته باشد. در این صورت، متصدی حمل و نقل مسئول پرداخت

مبلغی در حد مبلغ اعلام شده خواهد بود مگر اینکه متصدی حمل ثابت نماید که این مبلغ بیش

از نفع واقعی ارسال‌کننده برای تحویل کالا در مقصد می‌باشد.

۴. در مورد تلف، نقصان، خسارت یا تأخیر بخشی از محموله، یا هر شیء موجود در

محموله فقط وزن کامل بسته یا بسته‌های مربوطه برای تعیین میزان خسارتی که مسئولیت

متصدی محدود به آن است، در نظر گرفته می‌شود. مع هذا، چنانچه تلف، نقصان خسارت یا

تأخیر بخشی از محموله یا شیء موجود در آن، بر ارزش سایر بسته‌هایی که تحت پوشش همان

راهنامه هوایی یا همان رسید بار می‌باشند، و اگر راهنامه هوایی یا رسید بار صادر نشده تحت

پوشش وسایل دیگر مذکور در بند (۲) ماده ۴ که حاوی اطلاعات می‌باشند تأثیرگذار باید وزن

کامل این بسته یا بسته‌ها در تعیین حدود مسئولیت لحاظ گردد.

۵. اگر ثابت شود که خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی حمل، مأموران یا نمایندگان وی به قصد ورود خسارت یا با بی احتیاطی و با علم به اینکه ممکن است به خسارت منجر گردد، انجام گرفته باشد مقررات بندهای (۱) و (۲) این ماده اعمال نخواهد شد مشروط بر اینکه در مورد فعل یا ترک فعل مأموران یا نمایندگان همچنین ثابت گردد که اشخاص موصوف در محدوده وظایف خود عمل نموده‌اند.

۶. محدودیت‌های مقرر در ماده ۲۱ و در این ماده مانع آن نمی‌شود که دادگاه مطابق قانون خود، حکم به مبلغی اضافه معادل تمام یا بخشی از هزینه‌های دادرسی و سایر هزینه‌های مربوط به دادخواهی از جمله متافع، که توسط خواهان تحمل شده دهد. حکم فوق اعمال نخواهد شد اگر مبلغ غرامتی که مورد رأی قرار می‌گیرد به استثنای هزینه دادرسی و سایر هزینه‌های مربوط به دادخواهی، از مبلغی که متصدی حمل کتباً ظرف مدت شش ماه از تاریخ حادثه خسارت‌زا یا پیش از شروع دعوا چنانچه اقامه دعوا دیرتر صورت گرفته باشد، پیشنهاد داده، تجاوز ننماید.

#### ماده ۲۳ - تبدیل واحدهای پولی

۱. مبالغی که برحسب حق برداشت مخصوص DTS در این کنوانسیون تعیین گردیده با مراجعه به تعریفی که صندوق بین‌المللی پول از واحد مزبور می‌نماید محاسبه می‌گردد. تبدیل این مبالغ به پولهای ملی، در مورد رسیدگی‌های قضایی، حسب ارزش این ارزها در مقابل حق برداشت مخصوص (DTS) در تاریخ صدور رأی، انجام می‌گیرد. در مورد کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشند ارزش ارز ملی در مقابل حق برداشت ویژه مطابق با شیوه ارزیابی که صندوق بین‌المللی پول در تاریخ صدور رأی برای عملیات و معاملات خود مورد استفاده قرار می‌دهد، محاسبه خواهد گردید. در مورد کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشند ارزش ارز ملی در مقابل حق برداشت ویژه به شیوه‌ای که توسط آن دولت تعیین شده، محاسبه خواهد گردید.

۲. مع‌هذا، دولت‌هایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشند و قوانین آنها اعمال بند (۱) این ماده را مجاز نمی‌دانند، در زمان تصویب یا الحاق به این کنوانسیون یا در هر زمان بعد از آن می‌توانند اعلام نمایند که محدوده مسئولیت متصدی حمل مقرر در ماده ۲۱ در دادرسی‌هایی که در سرزمین آنها انجام می‌گیرد مبلغ ثابت ۱/۵۰۰/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر، در خصوص بند (۱) ماده ۲۲ مبلغ ثابت ۶۲/۵۰۰ واحد پولی برای هر مسافر، در خصوص بند (۲)

ماده ۲۲ مبلغ ثابت ۱۵/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر، و در خصوص بند (۳) ماده ۲۲، ۲۵۰ واحد پولی برای هر کیلوگرم، تعیین می‌گردد. این واحد پولی برابر است با ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با خلوص نه صد در هزار. این مبالغ می‌تواند در ارزش‌های ملی مربوطه به اعداد گردنی تبدیل گردد. تبدیل این مبالغ به ارز ملی باید مطابق با قانون دولت مربوطه انجام گیرد.

۳. محاسبه مذکور در جمله نخست بند (۱) این ماده و تبدیل مذکور در بند (۲) این ماده به نحوی انجام خواهد گرفت که به ارز ملی آن دولت عضو تا آنجا که ممکن است ارزش واقعی و برابر با مبالغ مذکور در مواد ۲۱ و ۲۲ و در صورت اجرای ۳ جمله نخست بند (۱) همین ماده مبالغ مشابهی را نشان دهد. دولت‌های عضو این کنوانسیون باید در زمان سپردن اسناد تأیید، قبول یا تصویب این کنوانسیون یا الحاق آن شیوه محاسبه مطابق بند (۱) این ماده یا نتایج تبدیل به ارز ملی مذکور در بند (۲) این ماده را بر حسب مورد، به اطلاع امین رسانند، هرگونه تغییر در این شیوه محاسبه یا در این نتایج نیز باید به اطلاع امین رسد.

#### ماده ۲۴ - تجدیدنظر در محدودیت‌ها

۱. بدون اینکه به مقررات ماده ۲۵ این کنوانسیون لطمه‌ای وارد شود با رعایت بند (۲) در ذیل، سقف‌های مسئولیت مقرر در مواد ۲۱، ۲۲ و ۲۳ باید هر پنج سال توسط امین مورد تجدیدنظر قرار گیرد. نخستین تجدیدنظر در پایان پنجمین سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون یا چنانچه این کنوانسیون ظرف مدت پنج سال از تاریخی که برای امضاء مفتوح گذاشته شده لازم‌الاجرا نگردد، در سال لازم‌الاجرا شدن آن انجام خواهد گرفت. تجدیدنظر در سقف‌های مسئولیت با توجه به ضریب تورم برابر با نرخ جمعی تورم از زمان تجدیدنظر قبلی به بعد یا در مورد اولین تجدیدنظر از تاریخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون به بعد صورت خواهد گرفت. محاسبه نرخ تورم که در تعیین ضریب تورم مورد استفاده قرار می‌گیرد بر اساس میانگین نرخ سالانه افزایش و یا کاهش نمونه‌های قیمت‌های مصرفی در کشورهای که واحد DTS مذکور در بند ۱ ماده ۲۳ از ارز آنها تشکیل می‌شود، انجام خواهد گرفت.

۲. اگر تجدیدنظر مذکور در بند قبلی به این نتیجه انجامد که عامل تورم از ده درصد تجاوز نموده امین باید دولت‌های عضو کنوانسیون را از تجدیدنظر در سقف‌های مسئولیت مطلع نماید. هر تجدیدنظری که بدین سان پذیرفته می‌شود شش ماه پس از اعلان به دولت‌های عضو کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌گردد. اگر ظرف سه ماه بعد از اعلان تجدیدنظر دولت‌های عضو،

اکثریت دولت‌های عضو عدم تصویب آن را اعلان نمایند، تجدیدنظر مؤثر نخواهد شد و امین موضوع را به نشست دولت‌های عضو ارجاع خواهد داد. امین فوراً دولت‌های عضو کنوانسیون را از لازم‌الاجرا شدن هرگونه تجدیدنظر مطلع می‌نماید.

۳. صرف‌نظر از بند (۱) این ماده، آیین مقرر در بند (۲) این ماده در هر زمانی با اظهار تمایل یک سوم دولت‌های عضو کنوانسیون اعمال می‌شود به شرط اینکه عامل تورم مذکور در بند (۱) نسبت به زمان اولین تجدیدنظر یا در صورتی که تجدیدنظر قبلی وجود نداشته باشد نسبت به زمان لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون افزون بر ۳۰ درصد باشد. تجدیدنظرهای بعدی مطابق آیین مقرر در بند (۱) این ماده در فواصل پنج ساله از پایان پنجمین سال پس از تاریخ تجدیدنظری که به موجب این بند صورت گرفته، انجام خواهد گرفت.

#### ماده ۲۵ - درج محدودیت‌ها

متصدی حمل و نقل می‌تواند شرط نماید که قرارداد حمل و نقل تابع سقف‌هایی بالاتر از آنچه در این کنوانسیون مقرر شده خواهد بود یا اینکه دارای هیچ نوع سقف مسئولیتی نیست.

#### ماده ۲۶ - بطلان مقررات قراردادی

درج هرگونه نوع شرط مبنی بر عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل یا سقف مسئولیتی کمتر از آنچه در این کنوانسیون مقرر شده، باطل و بی‌اعتبار است، اما بطلان چنین شرطی به قرارداد حمل تسری نمی‌یابد و قرارداد حمل تابع مقررات این کنوانسیون باقی خواهد ماند.

#### ماده ۲۷ - آزادی قراردادی

هیچ یک از مقررات این کنوانسیون نمی‌تواند مانع شود که متصدی حمل و نقل از وسایل دفاعی که این معاهده برای او قائل شده است چشم‌پوشی کند، از انعقاد قرارداد حمل امتناع ورزد، یا شروطی که با مقررات این کنوانسیون متعارض نیست، درج نماید.

#### ماده ۲۸ - پیش پرداخت‌ها

در صورتی که حادثه‌هوائی که منجر به فوت یا صدمه بدنی مسافر می‌شود متصدی حمل و نقل باید، چنانچه به موجب قوانین داخلی ملزم به آن باشد، پیش پرداخت‌هایی را بدون تأخیر به

منظور رفع نیازهای مالی فوری اشخاص حقیقی که استحقاق مطالبه غرامت را دارند پرداخت نماید. این پیش پرداخت‌ها به معنای تأیید بر مسئولیت متصدی حمل و نقل نیست و از مبالغی که بعداً توسط متصدی حمل و نقل به عنوان غرامت پرداخت می‌گردد، قابل کسر است.

#### ماده ۲۹ - اصل مراجعه به دادگاه

در حمل و نقل مسافر، بار همراه مسافر و کالا هرگونه دعوا برای مطالبه خسارت، با هر عنوانی که باشد اعم از اینکه بر مبنای این کنوانسیون یا بر مبنای قرارداد یا بر مبنای مسئولیت مدنی یا بر مبنای دیگری مبتنی باشد تنها مشروط به شرایط و حدود مسئولیت مقرر در این کنوانسیون، می‌تواند اقامه گردد، بدون اینکه به تعیین اشخاص دارای حق اقامه دعوا و حقوق مربوط به آنها لطمه‌ای وارد کند. در هریک از این نوع دعاوی غرامت تنبیهی، غرامت عبرت‌آموز یا هرگونه غرامت دیگری که دارای عنوان جبرانی نباشد، قابل مطالبه نیست.

#### ماده ۳۰ - مأموران، نمایندگان - مبلغ کل غرامت

۱. اگر دعوایی برای مطالبه خسارتی که مورد نظر این کنوانسیون است علیه مأمور یا نماینده متصدی حمل و نقل اقامه گردد، مأمور یا نماینده مزبور، می‌تواند از شرایط و سقف‌های مسئولیت که متصدی حمل و نقل به موجب این کنوانسیون مجاز به استناد آن است، بهره‌مند شود، مشروط بر اینکه ثابت کند در حدود وظایف خود عمل کرده است.

۲. کل مبالغ قابل مطالبه از متصدی حمل، مأموران و نمایندگان وی، در این حالت، از سقف‌های مذکور نباید تجاوز کند.

۳. به جز در مورد حمل و نقل کالا، مقررات بندهای (۱) و (۲) این ماده اعمال نخواهد شد، چنانچه ثابت شود خسارت ناشی از فعل یا ترک فعل مأمور یا نماینده متصدی است که با قصد ایجاد خسارت یا بر اثر بی احتیاطی و با علم به اینکه ممکن است خسارت از آن ناشی شود، انجام گرفته است.

#### ماده ۳۱ - مهلت اعتراض

۱. دریافت بدون اعتراض کالا و بار همراه ثبت شده توسط گیرنده دلیل ظاهری است که بار همراه ثبت شده را در وضعیت خوب و وفق سند حمل یا مطابق با مندرجات در وسایل دیگر

موضوع بند (۲) ماده ۳ و بند (۲) ماده ۴ تحویل گیرنده داده شده است. مگر در صورت اثبات خلاف.

۲. در صورت ورود خسارت، گیرنده باید بلافاصله پس از کشف خسارت و حداکثر ظرف مهلت ۷ روز از تاریخ دریافت در مورد بار همراه ثبت شده و ۱۴ روز از تاریخ دریافت در مورد کالا. علیه متصدی حمل اعتراض نماید. در صورت تأخیر، اعتراض باید حداکثر ظرف ۲۱ روز از تاریخی که بار همراه یا کالا باید در اختیار شخص گیرنده قرار می‌گرفت، به عمل آید.

۳. اعتراض باید به صورت کتبی به عمل آمده و ظرف مهلت مقرر صادر یا ارسال شود.

۴. چنانچه هیچ اعتراضی ظرف مهلت‌های فوق‌الذکر به عمل نیاید، هیچ‌گونه دعوی علیه متصدی حمل قابل اقامه نخواهد بود مگر در صورت ارتکاب تقلب از طرف او.

### ماده ۳۲ - فوت شخص مسئول

در صورت فوت شخص مسئول، دعوی مطالبه خسارت مطابق با شرایط این کنوانسیون علیه اشخاصی که قانوناً وارث او هستند اقامه می‌گردد.

### ماده ۳۳ - دادگاه صالح

۱. دعوی مطالبه خسارت، به انتخاب خواهان، باید در قلمرو یکی از دولت‌های عضو کنوانسیون در دادگاهی که در حوزه آن محل اقامت متصدی حمل و نقل واقع است، مرکز اصلی تجارت او قرار دارد یا در آن محل انعقاد قرارداد واقع است، یا در دادگاهی که در حوزه آن مقصد واقع است، اقامه شود.

۲. در خصوص زیان ناشی از فوت یا صدمه به مسافر، دعوا می‌تواند در محضر یکی از دادگاه‌های مذکور در بند (۱) این ماده یا، با توجه به ویژگی‌های حمل و نقل هوایی، در قلمرو دولت عضوی طرح گردد که مسافر در زمان حادثه در آنجا محل سکونت اصلی و دائمی داشته و متصدی حمل و نقل به آن کشور یا از آن کشور با هوایمای متعلق به خود یا با هواپیماهای متعلق به متصدی دیگری در قالب یک موافقت‌نامه تجاری خدمات حمل و نقل هوایی ارائه می‌دهد و متصدی در آن کشور به فعالیت حمل و نقل هوایی از طریق اماکن استیجاری یا ملکی خود یا متصدی دیگری که با وی موافقت‌نامه تجاری دارد، می‌پردازد.



۳. از نظر بند (۲):

- (الف) «موافقت‌نامه تجاری» به معنای توافقی است غیر از توافق‌نامه نمایندگی که بین متصدیان حمل و نقل و در ارتباط با ارائه خدمات مشترک حمل و نقل هوایی مسافر به عمل می‌آید؛
- (ب) «محل سکونت اصلی و دائمی» به معنای سکونت‌گاه ثابت و دائمی منحصر مسافر در زمان بروز حادثه است. تابعیت مسافر در این زمینه عامل تعیین‌کننده نمی‌باشد.
۴. آیین دادرسی تحت حکومت قانون دادگاه رسیدگی‌کننده به دعوا می‌باشد.

### ماده ۳۴- داوری

۱. با رعایت مقررات این ماده، طرفین قرارداد حمل و نقل کالا می‌توانند شرط کنند که هرگونه اختلاف مربوط به مسئولیت متصدی حمل و نقل ناشی از این کنوانسیون از طریق داوری حل و فصل گردد. این توافق کتبی خواهد بود.
۲. رسیدگی‌های داوری، به اختیار خواهان، در قلمرو صلاحیت یکی از دادگاه‌های مذکور در ماده ۳۳ انجام خواهد شد.
۳. داور یا دیوان داوری مقررات این کنوانسیون را اجرا خواهد کرد.
۴. مقررات بندهای (۲) و (۳) این ماده به عنوان بخشی از شرط یا موافقت‌نامه داوری محسوب می‌گردد، و مقررات مغایر چنین شرط یا موافقت‌نامه داوری باطل و بی‌اعتبار است.

### ماده ۳۵- مهلت طرح دعوی

۱. طرح دعوی مسئولیت باید ظرف مدت دو سال از تاریخ رسیدن به مقصد یا از روزی که هواپیما باید می‌رسید یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف شده اقامه گردد و الا ساقط می‌شود.
۲. شیوه محاسبه مهلت به موجب قانون دادگاه رسیدگی‌کننده به دعوا معین می‌گردد.

### ماده ۳۶- متصدیان حمل و نقل متوالی

۱. در مورد حمل و نقلی که توسط چندین حمل و نقل‌کننده متوالی و تحت تعریف مقرر در بند (۳) ماده ۱ انجام می‌گیرد، هریک از متصدیان حمل و نقل که مسافر، بار همراه مسافر یا کالا را قبول می‌نماید تابع قواعد مقرر در این کنوانسیون بوده و فرض می‌شود تا حدی که حمل و

نقل تحت نظارت وی انجام گرفته یکی از طرفین قرارداد حمل و نقل می‌باشد.

۲. در مورد چنین حمل و نقلی، مسافر یا اشخاص ذی حقوق او تنها می‌تواند علیه متصدی‌ای اقامه دعوا نماید که حادثه یا تأخیر در جریان حمل و نقلی که توسط او انجام گرفته، اتفاق افتاده است مگر در موردی که به موجب توافق صریح نخستین حمل‌کننده مسئولیت کل مسیر حمل را بر عهده گیرد.

۳. در ارتباط با بار همراه مسافر یا کالا، مسافر یا ارسال‌کننده حق اقامه دعوا علیه نخستین حمل‌کننده را دارا است و مسافر یا گیرنده‌ای که مستحق تحویل کالا می‌باشد حق اقامه دعوا علیه آخرین حمل‌کننده را دارا است. به علاوه هریک از مسافر، ارسال‌کننده یا گیرنده‌ای که مستحق تحویل است می‌تواند علیه متصدی‌ای که تلف، فقدان، صدمه یا تأخیر در جریان حملی که توسط وی انجام گرفته رخ داده باشد، اقامه دعوا نمایند. متصدیان فوق در مقابل مسافر یا ارسال‌کننده یا گیرنده دارای مسئولیت تضامنی می‌باشند.

### ماده ۳۷ - حق طرح دعوی به طرفیت اشخاص ثالث

مقررات این کنوانسیون به هیچ وجه مانع نمی‌شود که شخص مسئول به موجب این کنوانسیون برای مطالبه خسارت حق رجوع به شخص دیگری را دارا باشد یا خیر.

### فصل چهارم - حمل و نقل مرکب

#### ماده ۳۸ - حمل و نقل مرکب

۱. در مورد حمل و نقل مرکب که بخشی از آن از طریق هوا و بخشی دیگر از طریق سایر شیوه‌های حمل و نقل انجام می‌گیرد، مقررات این کنوانسیون، با رعایت بند (۴) ماده ۱۸، تنها به بخش حمل و نقل هوایی حاکم خواهد بود مشروط بر اینکه حمل و نقل از طریق هوا مشمول شرایط مذکور در ماده ۱ شود.

۲. در مورد حمل و نقل مرکب هیچ یک از مقررات این کنوانسیون مانع نمی‌شود که طرفین قرارداد شروط مربوط به سایر شیوه‌های حمل را در سند حمل هوایی بگنجانند مشروط به اینکه مقررات این کنوانسیون در خصوص حمل و نقل از طریق هوا رعایت گردد.

## فصل پنجم - حمل و نقل هوایی که توسط شخصی غیر از متصدی حمل و

### نقل قراردادی انجام می‌گیرد.

#### ماده ۳۹ - متصدی حمل و نقل قراردادی - متصدی حمل و نقل واقعی

مقررات این فصل وقتی اعمال می‌شود که شخصی (که از این پس «حمل‌کننده قراردادی» نامیده می‌شود) با مسافر یا ارسال‌کننده یا با شخصی که از طرف مسافر یا ارسال‌کننده عمل می‌نماید قرارداد حمل و نقلی که تحت حکومت این کنوانسیون باشد، منعقد نماید و شخصی دیگر (که از این پس «حمل‌کننده واقعی» نامیده می‌شود) به موجب مجوز از طرف متصدی حمل و نقل قراردادی تمام یا بخشی از مسیر را به انجام رساند اما در خصوص بخش مزبور، متصدی حمل و نقل متوالی در معنای مذکور در این کنوانسیون نباشد. وجود مجوز از طرف حمل‌کننده قراردادی مفروض است مگر اینکه خلاف آن اثبات گردد.

#### ماده ۴۰ - مسئولیت متصدی حمل و نقل قراردادی متصدی حمل و نقل واقعی

اگر متصدی حمل و نقل واقعی تمام یا بخشی از مسیر را که بر حسب قرارداد مذکور در ماده ۳۹، مشمول این کنوانسیون است انجام دهد، متصدی حمل و نقل قراردادی و متصدی حمل و نقل واقعی، هر دو تابع مقررات این کنوانسیون می‌باشند مگر در صورت وجود مقررات خلاف این فصل. متصدی حمل و نقل قراردادی برای کل مسیر موردنظر در قرارداد و متصدی حمل و نقل واقعی صرفاً برای مسیری که انجام داده، مسئول می‌باشند.

#### ماده ۴۱ - مسئولیت متقابل

۱. فعل یا ترک فعل‌های متصدی حمل و نقل واقعی یا مأموران و نمایندگان وی که در حدود وظایف خود عمل می‌کنند در رابطه با حمل و نقلی که توسط متصدی حمل و نقل واقعی انجام می‌گیرد، فعل یا ترک فعل‌های متصدی حمل و نقل قراردادی نیز محسوب می‌شود.

۲. افعال و ترک فعل‌های متصدی حمل و نقل قراردادی یا مأموران و نمایندگان وی که در حدود وظایف خود عمل می‌نمایند، در رابطه با حمل و نقلی که توسط متصدی حمل و نقل واقعی انجام گرفته، افعال و ترک فعل‌های متصدی حمل و نقل واقعی نیز محسوب می‌گردد. مع‌هذا، هیچ یک از این افعال یا ترک فعل‌ها برای متصدی حمل و نقل واقعی موجب مسئولیتی فراتر از مبالغ مذکور در مواد ۲۱، ۲۲، ۲۳ و ۲۴ نمی‌شود. هر توافق خاصی که به موجب آن

حمل‌کننده قراردادی تعهدی را بر عهده گیرد که در این کنوانسیون مقرر نمی‌دارد یا از حقوق و دفاعیاتی که توسط این کنوانسیون برای او مقرر شده صرف‌نظر نماید و اعلام هرگونه نفع خاصی در تحویل، مذکور در ماده ۲۲ کنوانسیون، تأثیری نسبت به حمل‌کننده واقعی ندارد مگر با رضایت او.

#### ماده ۴۲ - اخطار دستورات و اعتراضات

اخطار اعتراضات یا دستورات به متصدی حمل و نقل به موجب این کنوانسیون اعم از اینکه برای حمل‌کننده قراردادی یا حمل‌کننده واقعی ارسال شود دارای اثر یکسانی خواهد بود. مع‌هذا، دستورات مذکور در ماده ۱۲ تنها وقتی مؤثر می‌باشد که برای حمل‌کننده قراردادی ارسال گردد.

#### ماده ۴۳ - مأموران و نمایندگان

آنچه مربوط می‌شود به حمل و نقلی که توسط حمل‌کننده واقعی انجام شده، هریک از مأموران یا نمایندگان حمل‌کننده واقعی یا قراردادی، چنانچه ثابت نمایند که در حدود وظایف خود عمل نموده‌اند، از شرایط و سقف‌های مسئولیت که به موجب این کنوانسیون برای حمل‌کننده‌ای که نامبرده مأمور یا نماینده وی است، بهره‌مند خواهند شد مگر اینکه ثابت شود مأمور یا نماینده به نحوی عمل کرده است که مطابق این کنوانسیون استناد به سقف‌های مسئولیت ممکن نیست.

#### ماده ۴۴ - تجمیع غرامت

در ارتباط با حمل و نقلی که توسط حمل‌کننده واقعی انجام شده، مبلغ کل غرامت قابل مطالبه از حمل‌کننده واقعی و حمل‌کننده قراردادی و مأموران و نمایندگان آنها که در حدود وظایف خود عمل نموده‌اند، از بالاترین مبلغی که می‌تواند به موجب این کنوانسیون به عهده حمل‌کننده قراردادی یا حمل‌کننده واقعی قرار گیرد، تجاوز نخواهد نمود، اما هیچ یک از اشخاص مذکور نسبت به مبلغی بالاتر از سقفی که در مورد آن شخص قابل اجرا است، مسئول نمی‌باشد.

### ماده ۴۵ - ابلاغ دعاوی مسئولیت

در ارتباط با حمل و نقلی که توسط حمل‌کننده واقعی انجام می‌گیرد، دعاوی مطالبه خسارت می‌تواند، به اختیار خواهان، علیه حمل‌کننده واقعی یا حمل‌کننده قراردادی یا علیه هر دو آنها مجتمعاً یا منفرداً اقامه گردد. اگر دعوا علیه تنها یکی از حمل‌کنندگان فوق اقامه گردد آن حمل‌کننده حق دارد حمل‌کننده دیگر را در دادگاهی که دعوا اقامه شده به دادرسی جلب کند. آیین دادرسی حاکم و آثار این ورود تحت حکومت قانون دادگاه رسیدگی‌کننده به دعوا خواهد بود.

### ماده ۴۶ - صلاحیت اضافی

هرگونه دعاوی مطالبه خسارت مورد نظر در ماده ۴۵ به اختیار خواهان باید در قلمرو و یکی از دولت‌های عضو یا در محضر یکی از دادگاه‌هایی که به موجب ماده ۳۳ می‌توان در آنجا علیه حمل‌کننده قراردادی اقامه دعوا نمود، یا در محضر دادگاه صلاحیتدار محل اقامت حمل‌کننده واقعی یا در دادگاه صلاحیتدار مرکز اصلی امور حمل‌کننده واقعی، طرح گردد.

### ماده ۴۷ - بطلان مقررات قراردادی

شرط عدم مسئولیت حمل‌کننده قراردادی یا حمل‌کننده واقعی یا تعیین سقف مسئولیتی پایین‌تر از آنچه به موجب این فصل تعیین شده است، باطل و بی‌اعتبار است، لیکن بطلان این شرط به قرارداد تسری نمی‌یابد و قرارداد تابع مقررات این فصل خواهد بود.

### ماده ۴۸ - روابط بین حمل‌کننده قراردادی و حمل‌کننده واقعی

به جز آنچه در ماده ۴۵ ذکر گردیده، تفسیر هیچ یک از مقررات این فصل تأثیری بر حقوق و تعهدات فی مابین متصدیان حمل از جمله حق رجوع یا جبران خسارت نخواهد گذاشت.

### فصل ششم - سایر مقررات

#### ماده ۴۹ - اجرای اجباری

هر شرط موجود در قرارداد حمل و نقل و هر توافق خاصی که پیش از ورود خسارت مابین طرفین قرارداد به عمل آید و موجب نقض قواعد این کتوانسیون گردد، اعم از اینکه با تعیین قانون

حاکم یا با تغییر قواعد مربوط به صلاحیت باشد باطل و بی اثر است.

#### ماده ۵۰ - بیمه

دولت‌های عضو خواستارند که متصدیان حمل و نقل آنها اقدام به انعقاد بیمه کافی برای پوشش مسئولیت خود که ناشی از این کنوانسیون است، نمایند. دولت‌های عضو می‌توانند از متصدی حملی که به مقصد آن کشور به ارائه خدمات حمل و نقل هوایی می‌پردازد درخواست نمایند دلیل در اختیار داشتن بیمه کافی که مسئولیت ناشی از این کنوانسیون را پوشش دهد، ارائه نماید.

#### ماده ۵۱ - حمل و نقل انجام شده در اوضاع و احوال فوق‌العاده

مقررات مواد ۳ تا ۵ و ۷ و ۸ راجع به اسناد حمل، در مورد حمل و نقلی که در اوضاع و احوال فوق‌العاده و خارج از روال عادی بهره‌برداری متصدی حمل و نقل انجام می‌گیرد، اجرا نمی‌گردد.

#### ماده ۵۲ - تعریف اصطلاح «روز»

اصطلاح «روزها» موقعی که در این کنوانسیون به کار می‌رود به معنای روزهای تقویمی است نه روزهای کاری.

#### فصل هفتم - مقررات تکمیلی

##### ماده ۵۳ - امضاء تصویب و لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون

۱. این کنوانسیون برای امضاء از تاریخ ۲۸ مه ۱۹۹۹ در مونترال توسط دولت‌های شرکت‌کننده در کنفرانس بین‌المللی حقوق هوایی که از ۱۰ تا ۲۸ مه ۱۹۹۹ در مونترال برگزار شد، مفتوح است. بعد از تاریخ ۲۸ مه ۱۹۹۹ این کنوانسیون به منظور امضاء برای کلیه دولت‌ها در اداره مرکزی ایکائو در مونترال مفتوح خواهد بود تا زمانی که مطابق بند ۶ این ماده لازم‌الاجرا گردد.

۲. این کنوانسیون همچنین به منظور امضاء توسط سازمان‌های همکاری اقتصادی منطقه‌ای مفتوح خواهد بود. از نظر این کنوانسیون یک «سازمان همکاری اقتصادی منطقه‌ای» سازمانی

است متشکل از دولت‌های مستقل منطقه‌ای معین که درباره برخی از موضوعات تحت حکومت این کنوانسیون صلاحیت داشته و مجاز به امضاء و تصویب، قبول یا تأیید یا الحاق به این کنوانسیون می‌باشد. اشاره به «دولت عضو» یا «دولت‌های عضو» در این کنوانسیون، مگر در مورد بند (۲) ماده ۱، شق (۱) بند (ب) ماده ۳، بند (ب) ماده ۵ مواد ۲۳، ۳۳، ۴۶ و بند (ب) ماده ۵۷ شامل سازمان همکاری اقتصادی منطقه‌ای نیز می‌باشد. در اجرای ماده ۲۴، اشاره به «اکثریت دولت‌های عضو» و «یک سوم دولت‌های عضو» بر سازمان همکاری اقتصادی منطقه‌ای اعمال نمی‌گردد.

۳. این کنوانسیون منوط به تصویب دولت‌ها و سازمان‌های همکاری اقتصادی منطقه‌ای که آن را امضاء نموده‌اند می‌باشد.

۴. هر دولت یا سازمان همکاری اقتصادی منطقه‌ای که این کنوانسیون را امضاء ننموده می‌تواند در هر زمانی آن را قبول، تصویب یا به آن ملحق گردد.

۵. اسناد تصویب، قبول، تأیید یا الحاق در نزد سازمان هوانوردی بین‌المللی که به عنوان امین تعیین شده، تودیع خواهد گردید.

۶. این کنوانسیون، در شصتمین روز پس از تاریخ سپردن سی‌امین سند تصویب، قبول، تأیید یا الحاق در نزد امین بین دولتهایی که این اسناد را سپرده‌اند لازم‌الاجرا خواهد گردید.

۷. این کنوانسیون برای سایر دولت‌ها و سایر سازمان‌های همکاری اقتصادی منطقه‌ای شصت روز پس از تاریخ سپردن اسناد تصویب، قبول، تأیید یا الحاق لازم‌الاجرا می‌گردد.

۸. امین سریعاً کلیه امضاء کنندگان و دولت‌های عضو را از موارد زیر مطلع می‌نماید:

(الف) هر امضایی که از این کنوانسیون انجام می‌گیرد و تاریخ آن؛

(ب) سپردن هر سند تصویب، قبولی یا الحاق و تاریخ آن؛

(ج) تاریخ لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون؛

(د) تاریخ لازم‌الاجرا شدن هر تجدیدنظر در سقف‌های مسئولیت موجود در این کنوانسیون؛

(ه) هرگونه خروج از این کنوانسیون به موجب ماده ۵۴؛

## ماده ۵۴ - خروج از کنوانسیون

۱. هر دولت عضو می‌تواند از طریق ارسال اخطاریه کتبی به امین از این کنوانسیون خارج

۲. خروج از کنوانسیون یک صد و هشتاد روز پس از دریافت اختطاریه کتبی خروج توسط  
امین معتبر است.

### ماده ۵۵ - ارتباط با سایر اسناد کنوانسیون ورشو

این کنوانسیون بر کلیه قواعد حاکم بر حمل و نقل هوایی بین‌المللی مقدم است:

۱. بین دولت‌های عضو این کنوانسیون زیرا که این دولت‌ها همگی عضو اسناد ذیل  
می‌باشند:

(الف) کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی  
بین‌المللی امضاء شده در ورشو ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (که از این به بعد کنوانسیون ورشو نامیده  
می‌شود)؛

(ب) پروتکل اصلاحی کنوانسیون ورشو، امضاء شده در ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ در لاهه (که از  
این به بعد پروتکل لاهه نامیده می‌شود)؛

(ج) کنوانسیون تکمیلی کنوانسیون ورشو راجع به حمل و نقل بین‌المللی هوایی که توسط  
شخصی غیر از حمل‌کننده قراردادی انجام می‌گیرد، امضاء شده در گوادالاجارا به تاریخ ۱۸  
سپتامبر ۱۹۶۱ (که از این به بعد کنوانسیون گوادالاجارا نامیده می‌شود)؛

(د) پروتکل اصلاحی کنوانسیون ورشو اصلاح شده توسط پروتکل لاهه ۲۸ سپتامبر  
۱۹۵۵، امضاء شده در گواتمالا به تاریخ ۸ مارس ۱۹۷۱ (که از این پس پروتکل گواتمالا نامیده  
می‌شود)؛

(ه) پروتکل‌های انضمامی شماره‌های ۱ تا ۳ و پروتکل شماره ۴ مونترال اصلاحی  
کنوانسیون ورشو تجدیدنظر شده توسط پروتکل لاهه یا توسط کنوانسیون ورشو تجدیدنظر  
شده توسط پروتکل لاهه و پروتکل گواتمالا، امضاء شده در مونترال به تاریخ ۲۵ سپتامبر  
۱۹۷۵ (که از این پس پروتکل‌های مونترال نامیده می‌شود)، یا

۲. در داخل سرزمین هر دولت عضو این کنوانسیون که ملحق به یک یا چند سند از اسناد  
مذکور در شق‌های (الف) تا (ه) فوق‌الذکر باشد.

### ماده ۵۶ - دولت‌های دارای بیش از یک نظام حقوقی

۱. اگر دولتی دارای دو یا چند واحد سرزمینی باشد که در آنها نظام‌های حقوقی متفاوتی در



ارتباط با موضوعات مربوط به این کنوانسیون اجرا گردد، آن دولت می‌تواند در زمان امضا، تصویب، قبول، تأیید یا الحاق، اعلام کند که این کنوانسیون در کلیه واحدهای سرزمینی اجرا می‌شود یا اینکه صرفاً در یک یا چند واحد سرزمینی از بین آنها، همچنین دولت مزبور می‌تواند این اعلام را در هر زمان با اعلامیه دیگری تغییر دهد.

۲. هرگونه اعلام این چنینی باید به امین اطلاع داده شود و صریحاً واحدهای سرزمینی‌ای که این کنوانسیون در آنها اجرا خواهد گردید، معین گردد.

۳. در ارتباط با دولت عضوی که چنین اعلامیه‌ای را صادر کرده است:

(الف) ارجاع به «پول ملی» در ماده ۲۳ باید به عنوان پول واحد سرزمینی مربوطه آن دولت

تفسیر گردد؛

(ب) ارجاع به «قانون داخلی» در ماده ۲۸ باید به عنوان قانون واحد سرزمینی مربوطه آن

دولت تفسیر گردد؛

#### ماده ۵۷ - شروط (رزرو)

درج هیچ‌گونه شرط در مورد این کنوانسیون ممکن نیست مگر موردی که یک دولت عضو این کنوانسیون در هر زمانی با ارسال اخطاریه‌ای به امین اعلام نماید که این کنوانسیون در موارد زیر اعمال نمی‌گردد:

(الف) حمل و نقل هوایی بین‌المللی که مستقیماً توسط آن دولت برای اهداف غیر تجارتي و

در ارتباط با وظایف و تکالیفی که به عنوان دولت مستقل برعهده دارد، انجام می‌گیرد؛

(ب) حمل و نقل مسافر، بار همراه مسافر و کالا برای مقامات نظامی توسط هواپیماهای

ثبت شده یا اجاره شده آن دولت که کل ظرفیت آن به وسیله یا از طرف آن مقامات رزرو شده باشد.

گواهی می‌شود که امضاءکنندگان مجاز زیر با اختیار لازم این کنوانسیون را امضاء نمودند. این کنوانسیون در ۲۸ مه ۱۹۹۹ در مونترال به زبان‌های انگلیسی، عربی، چینی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی که همگی دارای اعتبار یکسانی هستند، تنظیم شد. این کنوانسیون در آرشیو ایکائو نگهداری می‌شود و رونوشت مصدق آن توسط امین به کلیه دولت‌های عضو کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون گوادالاجارا، پروتکل گواتمالا و پروتکل‌های مونترال فرستاده می‌شود.