

مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی
جمهوری اسلامی ایران
شماره سی و یکم، پاییز ۱۳۸۳، صص ۳۹۰ - ۳۱۳

کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی* (مونتreal، ۲۸ می ۱۹۹۹)

فهرست مطالب

فصل ۱- مقررات عمومی

ماده ۱- قلمرو اجرا

ماده ۲- حمل و نقلی که توسط دولت انجام می‌گیرد و حمل و نقل اشیاء پستی

فصل ۲- اسناد حمل و تکالیف طرفین قرارداد در حمل و نقل مسافر، بار همراه مسافر و کالا

ماده ۳- مسافر و بار همراه مسافر

ماده ۴- کالا

ماده ۵- مندرجات راهنما هوایی یا رسید بار

ماده ۶- سند مربوط به ماهیت کالا

*. متن انگلیسی کنوانسیون از پایگاه اینترنتی به
نشانی ذیل گرفته شده و آقای ماشاءاله بنانیاسری آن را
به فارسی برگردانده است.

www.lexmercatoria.org

بخش اسناد ❖ ۳۱۳

- ماده ۷- تنظیم راهنما هوایی
- ماده ۸- صدور سند برای بسته‌های متعدد
- ماده ۹- عدم متابعت از مقررات مربوط به اسناد حمل کالا
- ماده ۱۰- مسؤلیت در قبال مندرجات اسناد حمل کالا
- ماده ۱۱- ارزش اثباتی اسناد حمل کالا
- ماده ۱۲- حق در اختیار گرفتن کالا
- ماده ۱۳- تحویل کالا
- ماده ۱۴- اجرای حقوق توسط ارسال‌کننده و گیرنده
- ماده ۱۵- روابط ارسال‌کننده و گیرنده یا روابط متقابل با اشخاص ثالث
- ماده ۱۶- تشریفات مربوط به گمرک، پلیس یا سایر مقامات عمومی

فصل ۳- مسؤلیت متصدی حمل و میزان غرامت

- ماده ۱۷- فوت و جرح مسافر - خسارت به بار همراه مسافر
- ماده ۱۸- خسارت به کالا
- ماده ۱۹- تأخیر
- ماده ۲۰- معافیت از مسؤلیت
- ماده ۲۱- پرداخت غرامت در مورد فوت یا جرح مسافر
- ماده ۲۲- محدوده‌های مسؤلیت در رابطه با تأخیر، بار همراه مسافر و کالا
- ماده ۲۳- تبدیل واحدهای پولی
- ماده ۲۴- تجدید نظر در محدوده‌های مسؤلیت
- ماده ۲۵- درج شرط در قرارداد در مورد محدوده‌های مسؤلیت
- ماده ۲۶- بطلان شروط قراردادی
- ماده ۲۷- آزادی قراردادی
- ماده ۲۸- پیش پرداخت‌ها

- ماده ۲۹- مبنای دعاوی
- ماده ۳۰- خدمه نمایندگان - مجموع دعاوی
- ماده ۳۱- ابلاغ به موقع اخطار مربوط به اعتراضات
- ماده ۳۲- فوت شخص مسؤؤل
- ماده ۳۳- صلاحیت
- ماده ۳۴- داوری
- ماده ۳۵- مرور زمان دعاوی
- ماده ۳۶- حمل و نقل متوالی
- ماده ۳۷- حق رجوع به اشخاص ثالث

فصل ۴- حمل و نقل مرکب

- ماده ۳۸- حمل و نقل مرکب

فصل ۵- حمل و نقل هوایی که توسط شخصی غیر از متصدی حمل طرف قرارداد انجام

می‌گیرد

- ماده ۳۹- حمل‌کننده قراردادی - حمل‌کننده واقعی
- ماده ۴۰- مسؤولیت حمل‌کننده قراردادی و حمل‌کننده واقعی
- ماده ۴۱- مسؤولیت متقابل
- ماده ۴۲- مخاطب اخطاریه‌ها و دستورات
- ماده ۴۳- خدمه و نمایندگان
- ماده ۴۴- مجموع خسارات
- ماده ۴۵- خوانده دعاوی
- ماده ۴۶- صلاحیت اضافی
- ماده ۴۷- بطلان شروط قراردادی

ماده ۴۸- روابط متقابل حمل کننده قراردادى و حمل کننده واقعى

فصل ۶- ساير مقررات

ماده ۴۹- اجراى آمرانه

ماده ۵۰- بيمه

ماده ۵۱- حمل و نقلى كه در اوضاع و احوال فوق العاده انجام مى گيرد

ماده ۵۲- تعريف روزها

فصل ۷- مقررات نهايى

ماده ۵۳- امضاء، الحاق و لازم الاجرا شدن كنوانسيون

ماده ۵۴- خروج از كنوانسيون

ماده ۵۵- ارتباط با ساير اسناد كنوانسيون ورشو

ماده ۵۶- دولت هاى داراى بيش از يك نظام حقوقى

ماده ۵۷- رزروها

دولتهای عضو این کنوانسیون

با به رسمیت شناختن سهم به سزای کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضا شده به تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ در ورشو، که از این به بعد «کنوانسیون ورشو» نامیده می‌شود، و سایر اسناد مرتبط با آن در جهت هماهنگ‌سازی حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی؛ با توجه به لزوم روز آمد و یک کاسه کردن کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن؛

با تصدیق اهمیت حمایت از منافع مصرف‌کنندگان در حمل و نقل هوایی بین‌المللی و ضرورت پرداخت غرامت منصفانه مبتنی بر اصل جبران کامل زیان؛ با تأکید بر مطلوبیت 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، امضا شده به تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو؛ با اعتقاد به اینکه عمل جمعی دولتها برای تقویت هماهنگی و قانونمند

کردن مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی بین‌المللی از طریق تدوین کنوانسیون جدید، بهترین و کافی‌ترین وسیله برای رسیدن به تعادلی منصفانه بین منافع طرفین قرارداد حمل است؛ مراتب زیر را مورد توافق قرار می‌دهند:

فصل ۱- مقررات عمومی

مادة ۱- قلمرو اجرا

۱- این کنوانسیون نسبت به هر حمل و نقل بین‌المللی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا که به وسیله هواپیما در مقابل اجرت انجام گیرد، قابل اجرا می‌باشد. این کنوانسیون همچنین بر حمل و نقل رایگان به وسیله هواپیما که توسط یک مؤسسه حمل و نقل هوایی انجام گیرد، حاکم است.

۲- از نظر این کنوانسیون، اصطلاح «حمل و نقل بین‌المللی» به معنای هر حمل و نقلی است که مطابق توافق طرفین، مبدأ و مقصد سفر، اعم از اینکه توفقی در مسیر یا انتقال از یک هواپیما به هواپیمای دیگر صورت گیرد یا خیر، در قلمرو دو دولت عضو کنوانسیون واقع شده

باشد، یا چنانچه مبدأ و مقصد سفر در قلمرو يك دولت عضو قرارگرفته، يك محل توقف مورد توافق در سرزمین دولت ديگري واقع شده، حتي اگر دولت اخير عضو کنوانسیون نباشد. حمل و نقل ما بين دو نقطه در قلمرو يك دولت عضو بدون اینکه محل توقف مورد توافقي در سرزمین دولت ديگر قرار داشته باشد، از نظر این کنوانسیون حمل و نقل بين المللي به شمار نمی‌رود.

۳- حمل و نقلي که توسط چندین حمل و نقلکننده متوالي انجام گیرد، از نظر این کنوانسیون حمل و نقلي غیرقابل تقسیم و واحد محسوب می‌گردد مشروط بر اینکه توسط طرفین قرارداد به عنوان عملیات واحدي تلقي شده باشد، اعم از اینکه به شکل قرارداد واحد یا چندین قرارداد مورد توافق قرار گرفته باشد. حمل و نقل متوالي به صرف اینکه یکی از قراردادها یا برخی از قراردادها به طور کامل در قلمرو يك دولت عضو انجام گرفته، وصف بين المللي خود را از دست نمی‌دهد.

۴- این کنوانسیون همچنین بر حمل و

نقل مقرر در فصل ۵ با توجه به شرایط مندرج در آنجا قابل اجراست.

مادة ۲- حمل و نقل تحت تصدي دولت و حمل و نقل اشیاء پستي

۱- این کنوانسیون بر حمل و نقل تحت تصدي دولت یا مؤسسات عمومي قانوني حاکم است، مشروط بر اینکه شرایط مقرر در مادة ۱ وجود داشته باشد.

۲- در حمل و نقل اشیاء پستي، متصدي حمل فقط در مقابل اداره پست مربوطه مطابق مقررات حاکم بر رابطه بین متصدیان حمل و ادارات پست مسؤول خواهد بود.

۳- به جز آنچه در بند ۲ این ماده مقرر شده، مقررات این کنوانسیون بر حمل و نقل اشیاء پستي حاکم نخواهد بود.

فصل ۲- اسناد حمل و تکالیف طرفین قرارداد در حمل و نقل مسافر، بار همراه مسافر و کالا

مادة ۳- مسافر و بار همراه مسافر

۱- در مورد حمل و نقل مسافر، يك

سند حمل و نقل انفرادي يا جمعي حاوي مطالب زير صادر مي‌گردد:

(الف) اعلام مبدأ و مقصد؛

(ب) چنانچه مبدأ و مقصد در قلمرو يك دولت عضو واقع شده باشد و يك يا چند محل توقف مورد توافق در سرزمين دولت ديگري واقع شده باشد، اعلام حداقل يكي از اين توقفگاهها.

۲- هر وسيله ديگري كه اطلاعات مذکور در بند ۱ را حفظ و نگهداري نمايد، مي‌تواند جايگزين صدور سند مورد اشاره در بند فوق گردد. در صورت استفاده از چنين وسيله‌اي، متصدي حمل، تسليم رسيدي كتبي، حاوي اطلاعات نگهداري شده را به مسافر پيشنهاد مي‌دهد.

۳- متصدي حمل براي هر تکه بار چك شده همراه مسافر، برچسب شناسايي بار همراه به مسافر مي‌دهد.

۴- درمواردي كه اين كنوانسيون قابل اجرا است، متصدي حمل به مسافر كتباً اطلاع مي‌دهد كه مقررات اين كنوانسون بر قرارداد حاكم بوده و طبق آن مسؤوليت متصدي حمل درخصوص فوت يا صدمه به مسافر و تلف يا مفقود شدن يا خسارت به بار

همراه او و مسئولیت در قبال تأخیر ممکن است محدود باشد.

۵- عدم رعایت بندهای فوق‌الذکر خدشه‌ای بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل وارد نمی‌کند و قرارداد در هر حال تابع مقررات مذکور در این کنوانسیون، از جمله مقررات مربوط به محدودیت مسئولیت، خواهد بود.

مادة ۴- کالای

۱- در مورد حمل و نقل کالای بارنامه هوایی صادر خواهد گردید.

۲- هر وسیله دیگری که اطلاعات مربوط به انجام حمل و نقل را ضبط و ثبت نماید، می‌تواند جایگزین تحویل بارنامه هوایی گردد. در صورت استفاده از وسیله مزبور برای ضبط اطلاعات با درخواست فرستنده، متصدی حمل، رسید بار را که شناسایی محموله و دسترسی به اطلاعات مضبوط در آن وسیله را امکان‌پذیر می‌سازد به ارسال‌کننده تحویل می‌دهد.

مادة ۵ - مندرجات بارنامه هوایی یا رسید بار

۱- در بارنامه هوایی یا رسید بار اطلاعات زیر درج می‌گردد:

(الف) اعلام مبدأ و مقصد؛

(ب) اگر مبدأ و مقصد در قلمرو یک دولت عضو بوده و یک یا چند محل توقف مورد توافق در سرزمین دولت دیگری واقع باشد، اعلام حداقل یکی از این محلهای توقف؛ و

(ج) اعلام وزن محموله.

مادة ۶- سند مربوط به نوع کالا

متصدی حمل در صورت لزوم می‌تواند از فرستنده درخواست نماید به منظور رعایت تشریفات گمرکی، پلیسی و پاسخگویی به سایر مقامات عمومی سندی که بیانگر نوع کالا است، به وی تحویل گردد. این مقرره هیچ تکلیف، تعهد و مسئولیتی در قبال این امور برای متصدی حمل ایجاد نمی‌کند.

مادة ۷- کیفیت بارنامه هوایی

۱- بارنامه هوایی توسط ارسال کننده در سه نسخه اصلی صادر می‌گردد.

۲- در نسخه اول بارنامه عبارت «برای متصدی حمل» قید گردیده و توسط فرستنده امضا می‌گردد. در دومین نسخه بارنامه عبارت «برای گیرنده» قید شده و توسط فرستنده و متصدی حمل امضا می‌شود. سومین نسخه بارنامه به وسیله متصدی حمل امضا شده و پس از اینکه کالا را برای حمل تحویل گرفت، به فرستنده می‌دهد.

۳- امضای متصدی حمل و ارسال‌کننده می‌تواند چاپ شده یا مهر باشد.

۴- چنانچه بنا به درخواست فرستنده، متصدی حمل مبادرت به صدور بارنامه هوایی نماید، فرض می‌شود که متصدی حمل صدور بارنامه را به نمایندگی از فرستنده انجام داده است مگر اینکه خلاف آن اثبات گردد.

ماده ۸- صدور سند برای بسته‌های متعدد

چنانچه بیش از یک بسته برای حمل وجود داشته باشد:

(الف) متصدی حمل کالا حق دارد از فرستنده درخواست نماید که بارنامه‌های هوایی جداگانه صادر گردد.

(ب) در مواردی که از وسایل دیگر

مذکور در بند ۲ ماده ۴ برای ثبت اطلاعات استفاده می‌گردد، فرستنده حق دارد از متصدی حمل درخواست نماید که رسیدهای بار جداگانه تحویل وی گردد.

ماده ۹- عدم رعایت الزامات اسنادی

عدم رعایت مقررات مواد ۴ تا ۸ وجود یا اعتبار قرارداد حمل را مخدوش نخواهد ساخت و در هر حال قرارداد حمل تابع مقررات این کنوانسیون، از جمله مقررات مربوط به محدودیت مسؤلیت خواهد بود.

ماده ۱۰- مسؤلیت در قبال مندرجات اسناد

حمل کالا

۱- فرستنده در قبال صحت مندرجات و اطلاعات مربوط به کالا که توسط وی یا به نمایندگی از وی در بارنامه هوایی درج شده است مسؤل می‌باشد. همچنین فرستنده مسؤل صحت مندرجات و اعلاماتی است که توسط وی یا به نمایندگی از وی به منظور درج در رسید بار یا ثبت در وسایل دیگر مذکور در بند ۲ ماده ۴ در اختیار کارگزار حمل قرار گرفته است. همچنین چنانچه نماینده فرستنده نماینده متصدی

حمل نیز باشد مقررات فوق اعمال خواهد شد.

۲- فرستنده باید کلیه خسارات وارده به متصدی حمل و نقل یا سایر اشخاصی را که متصدی حمل و نقل در قبال آنها مسؤول است، در برابر بی‌نظمی، عدم صحت یا نقص مندرجات و اعلاماتی که توسط وی یا از طرف او تهیه شده، جبران نماید.

۳- با لحاظ مقررات بندهای ۱ و ۲ این ماده، متصدی حمل باید کلیه خسارات وارده به فرستنده یا سایر اشخاصی را که فرستنده در قبال آنها مسؤول است، در برابر بی‌نظمی، عدم صحت یا نقص مندرجات و اعلاماتی که توسط وی یا از طرف او در رسید بار یا وسایل دیگر مذکور در بند ۲ ماده ۴ درج شده، جبران نماید.

ماده ۱۱- ارزش اثباتی اسناد حمل کالا

۱- بارنامه هوایی یا رسید بار محمول بر صحت انعقاد قرارداد، قبول کالا و شروط حمل مذکور در قرارداد است.

۲- کلیه اعلامات مندرج در بارنامه هوایی یا رسید بار درخصوص وزن، ابعاد و بسته‌بندی کالا، همچنین اعلامات مربوط به

تعداد بسته‌ها، دلیل محمول بر صحت وقایع مذکور است. اطلاعات مربوط به مقدار، حجم و وضع کالا نمی‌تواند علیه متصدی حمل به عنوان دلیل مورد استناد قرار گیرد مگر تا حدودی که این اطلاعات در حضور فرستنده توسط متصدی حمل کنترل و در سند قید شده و یا اینکه به وضع ظاهری کالا مربوط باشد.

ماده ۱۲- حق در اختیار گرفتن کالا

۱- فرستنده حق دارد تا با پس گرفتن کالا در فرودگاه مبدأ یا مقصد و یا با توقف کالای در حال حمل در هر فرود، یا با درخواست تحویل کالا در مقصد یا در جریان سفر به شخصی غیر از گیرنده‌ای که ابتدائاً معرفی شده، یا با درخواست جهت بازگرداندن کالا به فرودگاه مبدأ نسبت به محموله تعیین تکلیف کند مشروط بر اینکه کلیه تعهدات ناشی از قرارداد حمل را رعایت کرده باشد. فرستنده نباید این حق را به نحوی اعمال نماید که به ضرر متصدی حمل یا سایر فرستندگان منتهی گردد و باید کلیه هزینه‌های ناشی از اعمال این حق را جبران کند.

۲- در صورتی که اجرای دستورات فرستنده غیرممکن باشد، متصدی حمل باید بلافاصله وی را از این امر مطلع سازد.

۳- اگر متصدی حمل دستورات فرستنده را برای در اختیار گرفتن کالا بدون درخواست ارائه نسخه بارنامه هوایی یا رسید بار که به فرستنده تحویل شده، انجام دهد در مقابل کلیه خسارات احتمالی به هر شخصی که قانوناً دارنده نسخه‌ای از بارنامه هوایی یا رسید بار است، مسؤول می‌باشد. این امر مانع رجوع متصدی حمل به فرستنده برای مطالبه خسارات وارده نمی‌باشد.

۴- حق فرستنده به ترتیب فوق، از لحظه‌ای که این حق مطابق ماده ۱۳ به گیرنده تعلق می‌گیرد، متوقف می‌شود. مع هذا، چنانچه گیرنده از قبول کالا امتناع نماید، یا ارتباط با وی ممکن نباشد، حق فرستنده برای تعیین تکلیف کالا دوباره برقرار می‌گردد.

ماده ۱۳- تحویل کالا

۱- به استثناء موردی که فرستنده حق مذکور در ماده ۱۲ را اعمال می‌نماید،

گیرنده حق دارد با ورود کالا به مقصد و با پرداخت هزینه‌های لازم التأدیه، مطابق با شروط حمل از متصدی حمل درخواست تحویل کالا به خود را بنماید.

۲- متصدی حمل مکلف است به محض رسیدن کالا به مقصد، گیرنده را از ورود کالا مطلع نماید مگر اینکه بر خلاف آن توافق شده باشد.

۳- اگر متصدی حمل از بین رفتن کالا را بپذیرد، و یا در صورت نرسیدن کالا به مقصد پس از گذشت ۷ روز از تاریخ مورد توافق، گیرنده محق است که حقوق ناشی از قرارداد حمل را علیه متصدی به اجرا گذارد.

مادة ۱۴- اجرائی حقوق توسط فرستنده و گیرنده

مشروط بر انجام تعهدات ناشی از قرارداد حمل، فرستنده و گیرنده به ترتیب می‌توانند کلیه حقوق مقرر در مواد ۱۲ و ۱۳ را اصالتاً به اجرا گذارند، اعم از اینکه این حق را به نفع خود یا به نفع دیگری اعمال کنند.

**مادة ١٥- روابط فرستنده و گیرنده یا
روابط متقابل اشخاص ثالث**

١- مواد ١٢، ١٣ و ١٤ بر روابط فرستنده و گیرنده با یکدیگر یا روابط متقابل اشخاص ثالثی که برای آنها از ناحیه فرستنده یا گیرنده حقوقی ناشی شده است هیچگونه تأثیری نخواهد گذاشت.

٢- مقررات مواد ١٢، ١٣ و ١٤ فقط به موجب شرط صریح در بارنامه هوایی یا رسید بار قابل تغییر است.

**مادة ١٦- تشریفات مربوط به گمرک، پلیس یا
سایر مقامات عمومی**

١- فرستنده مکلف است اطلاعات و اسناد لازم را برای انجام تشریفات مربوط به گمرک، پلیس یا سایر مقامات عمومی پیش از تحویل کالا به گیرنده، در اختیار متصدی حمل قرار دهد. فرستنده در قبال کلیه خسارات ناشی از فقدان، نقص یا نادرستی این اطلاعات یا اسناد در برابر متصدی حمل مسؤول است مگر اینکه خسارت از تقصیر متصدی حمل، خدمه یا نمایندگان وی ناشی شده باشد.

٢- متصدی حمل هیچ تکلیفی برای

بررسی صحت یا کفایت این اطلاعات و اسناد بر عهده ندارد.

فصل ۳- مسئولیت متصدی حمل و میزان غرامت

مادة ۱۷- فوت و صدمات بدني مسافر - خسارت به بار همراه مسافر

۱- متصدی حمل مسؤول خسارات وارده در صورت فوت یا صدمات بدني مسافر خواهد بود تنها به این شرط که حادثه موجب فوت یا صدمه بدني در داخل هواپیما یا در جریان هر يك از عملیات سوار و پیاده شدن رخ داده باشد.

۲- متصدی حمل مسؤول خسارات وارده در صورت تلف یا فقدان، یا ورود خسارت به بار چك شده همراه می‌باشد تنها به این شرط که حادثه موجب تلف، فقدان یا خسارت در داخل هواپیما یا در طی دوره ای که بار چك شده همراه در اختیار متصدی بوده رخ داده باشد. مع هذا، چنانچه خسارت ناشی از نقص ذاتی، نوع و یا عیب بار همراه باشد، متصدی حمل مسؤول نیست. در مورد بار همراه چك نشده، از جمله اشیاء شخصی، متصدی حمل اگر خسارت ناشی

از تقصیر وی و یا خدمه یا نمایندگان وی باشد، مسؤول خواهد بود.

۳- اگر متصدی حمل از بین رفتن بار همراه چک شده را بپذیرد، یا چنانچه بار همراه چک شده پس از گذشت ۲۱ روز از تاریخی که باید به مقصد می‌رسید، به مقصد نرسیده باشد مسافر محق است حقوق ناشی از قرارداد حمل را علیه متصدی حمل به اجرا گذارد.

۴- در این کنوانسیون اصطلاح «بار همراه مسافر» بار همراه اعم از چک شده و چک نشده را دربر می‌گیرد مگر اینکه به نحو دیگری تصریح شده باشد.

مادة ۱۸- خسارت به کالا

۱- متصدی حمل در صورت تلف یا فقدان یا ورود خسارت به کالا مسؤول خسارات وارده می‌باشد تنها به این شرط که حادثه موجب خسارت در طی حمل و نقل هوایی رخ داده باشد.

۲- مع هذا، چنانچه متصدی حمل، ثابت نماید تلف، یا فقدان، یا خسارت محموله ناشی از یک یا چند مورد از موارد زیر است، تا میزان اثبات شده مسؤول

نمی‌باشد:

(الف) نقص ذاتی، نوع یا عیب
محموله؛

(ب) بسته بندی ناقص محموله که توسط
شخصی غیر از متصدی حمل یا خدمه یا
نمایندگان وی انجام گرفته باشد؛

(ج) جنگ یا منازعه مسلحانه؛

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

۳- حمل و نقل هوایی از نظر بند ۱
این ماده شامل دوره‌ای است که محموله در
اختیار متصدی حمل می‌باشد.

۴- مدت زمان حمل و نقل هوایی به
هیچ نوع حمل و نقل جاده‌ای، دریایی یا
از طریق آبراه داخلی که در خارج از
فرودگاه انجام می‌گیرد، تسری داده
نمی‌شود. مع هذا، چنانچه حمل و نقل
مذکور به جهت اجرای قرارداد حمل و نقل
هوایی، به منظور بارگیری، تحویل یا
انتقال محموله از یک هواپیما به
هواپیمای دیگر انجام گیرد، خسارت
وارد، در اثر حادثه‌ای که در جریان حمل
و نقل هوایی رخ داده، فرض می‌گردد مگر

بخش اسناد ❖ ۳۳۳

اینکه خلاف آن به اثبات رسد. چنانچه متصدی حمل بدون رضایت فرستنده، برای تمام یا بخشی از حمل و نقل، به جای حمل و نقلی که به موجب توافق طرفین حمل و نقل هوایی است از شیوه دیگری استفاده نماید، چنین فرض می‌شود که شیوه مزبور در دوره حمل و نقل هوایی انجام یافته است.

ماده ۱۹- تأخیر

متصدی حمل مسؤول خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا می‌باشد. مع هذا، چنانچه متصدی حمل ثابت نماید که وی و خدمه و نمایندگانش کلیه تدابیر منطقیاً لازم برای جلوگیری از خسارت را به عمل آورده‌اند یا اینکه ثابت نماید اتخاذ چنین اقداماتی برای او یا خدمه و نمایندگانش غیرممکن بوده است، مسؤول خسارات ناشی از تأخیر نمی‌باشد.

ماده ۲۰- معافیت از مسؤولیت

اگر متصدی حمل ثابت نماید که خسارت در اثر تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل

انگارانة مدعي خسارت يا شخصي كه وي حقوق خود را از او گرفته يا در اثر مشاركت او وارد شده است، تا ميزاني كه اين تقصير يا فعل يا ترك فعل سهل انگارانه سبب خسارت بوده يا در ورود خسارت مدخليت داشته وي كلاً يا بعضاً در برابر مدعي خسارت از مسؤوليت مبرا خواهد شد. همچنين اگر به علت فوت يا صدمة بدني مسافر، شخصي غير از مسافر مطالبه خسارت كند، متصدي حمل تا ميزاني كه ثابت نمايد خسارت در اثر تقصير يا فعل يا ترك فعل سهل انگارانة آن مسافر يا با مشاركت وي وارد شده، كلاً يا بعضاً از مسؤوليت معاف خواهد شد. اين ماده در مورد كلية مقررات مربوط به مسؤوليت مذكور در اين كنوانسيون، از جمله بند ۱ ماده ۲۱ اجرا مي‌گردد.

مادة ۲۱- پرداخت غرامت در مورد فوت يا صدمات بدني مسافر

۱- در مورد خسارات موضوع بند ۱ ماده ۱۷ كه براي هر مسافر از ۱۰۰۰۰۰ «حق برداشت ويژه» متجاوز نباشد، متصدي حمل نمي‌تواند شرط عدم يا تحديد مسؤوليت

در قرارداد درج نماید.

۲- متصدی حمل در مورد خسارات موضوع بند ۱ ماده ۱۷ نسبت به میزانی که متجاوز از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه برای هر مسافر باشد، مسؤول نمی‌باشد مشروط بر اینکه ثابت نماید:

(الف) خسارت ناشی از تقصیر یا فعل یا ترك فعل سهل انگارانه متصدی حمل یا خدمه یا نمایندگان وی نبوده؛ یا
(ب) خسارت منحصرأً ناشی از تقصیر یا فعل یا ترك فعل سهل انگارانه شخص ثالث بوده است.

ماده ۲۲- حدود مسؤولیت در رابطه با تأخیر، بار همراه مسافر و کالا

۱- در مورد خسارات ناشی از تأخیر موضوع ماده ۱۹، در حمل و نقل اشخاص مسؤولیت متصدی حمل برای هر مسافر محدود به ۴۱۵۰ «حق برداشت ویژه» می‌باشد.

۲- در حمل و نقل بار همراه مسافر، مسؤولیت متصدی حمل در صورت اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن و یا تأخیر محدود به ۱۰۰۰ «حق برداشت ویژه» برای هر مسافر می‌باشد مگر اینکه مسافر در زمان تحویل

بار همراه چك شده به متصدي حمل، اهميت خاصي را براي تحويل بار همراه در مقصد اعلام نموده و مبلغ اضافي را در صورت اقتضاء، پرداخته باشد. در اين صورت، متصدي حمل مسؤول پرداخت مبلغی که از مبلغ اعلام شده تجاوز نمی‌نماید خواهد بود مگر این‌که ثابت نماید این مبلغ بیش از نفع واقعي مسافر براي تحويل بار همراه در مقصد می‌باشد.

۳- در حمل و نقل کالا، مسؤولیت متصدي حمل در صورت اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن یا تأخیر محدود به ۱۷ «حق برداشت ویژه» براي هر کیلوگرم می‌باشد مگر این‌که فرستنده در زمان تحويل بسته به متصدي حمل، اهميت خاصي را براي تحويل کالا در مقصد اعلام نموده و عنداقتضاء مبلغ اضافي را پرداخته باشد. در آن صورت، متصدي حمل مسؤول پرداخت مبلغی که از مبلغ اعلام شده تجاوز نمی‌نماید، خواهد بود مگر این‌که ثابت نماید این مبلغ بیش از نفع واقعي ارسال‌کننده براي تحويل کالا در مقصد می‌باشد.

۴- در صورت اتلاف، از بین رفتن،

ناقص شدن یا تأخیر بخشی از محموله یا هر شیء موجود در محموله، برای تعیین خسارتی که مسؤولیت متصدی حمل محدود به آن است، فقط وزن کامل بسته یا بسته‌های مربوطه در نظر گرفته می‌شود. مع هذا، چنانچه اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن یا تأخیر بخشی از محموله یا شیء موجود در آن، بر ارزش سایر بسته‌های تحت پوشش همان بارنامه هوایی یا همان رسید بار، و در صورت عدم صدور بارنامه هوایی یا رسید بار تحت پوشش همان وسیله دیگر مذکور در بند ۲ ماده ۴ که برای ثبت اطلاعات استفاده می‌شود، تأثیرگذار وزن کامل این بسته یا بسته‌ها نیز در تعیین حدود مسؤولیت لحاظ می‌گردد.

۵- چنانچه ثابت شود خسارت در اثر فعل یا ترك فعل متصدی حمل، خدمه یا نمایندگان وی که با قصد ورود خسارت یا با بی‌احتیاطی و با علم به احتمال ورود خسارت، انجام یافته مقررات بندهای ۱ و ۲ این ماده اجرا نمی‌گردد مشروط بر اینکه در مورد فعل یا ترك فعل خدمه یا نمایندگان، ثابت شود که خادم یا نماینده موصوف در قلمرو استخدامی خود

عمل می‌نموده‌اند.

۶- محدوده‌های مقرر در ماده ۲۱ و این ماده مانع از آن نمی‌شود که دادگاه مطابق قوانین متبوع خود، تمام یا بخشی از هزینه‌های دادرسی و سایر هزینه‌های وارده به خواهان برای طرح دعوا، از جمله بهره را مورد رأی قرار دهد. اگر میزان خسارت مورد رأی به استثنای هزینه‌های دادرسی و سایر هزینه‌های اقامه دعوا، از مبلغ مندرج در پیشنهاد کتبی متصدی حمل ظرف مدت شش ماه از تاریخ وقوع حادثه منتهی به خسارت یا چنانچه اقامه دعوا بعداً صورت گرفته باشد پیش از شروع دعوا، تجاوز ننماید، حکم فوق اجرا نخواهد گردید.

ماده ۲۳- تبدیل واحدهای پولی

۱- مبالغ مذکور بر حسب «حق برداشت ویژه» در این کنوانسیون با مراجعه به تعریف صندوق بین‌المللی پول از حق برداشت ویژه، محاسبه می‌گردد. تبدیل مبالغ «حق برداشت ویژه» به ارزهای ملی، در رسیدگی قضایی، براساس نرخ ارزهای ملی در مقابل حق برداشت ویژه در تاریخ

صدور رأي انجام مي‌گيرد. نرخ برابري ارز ملي دولت عضو کنوانسيون با «حق برداشت ويژه» در صورتي که آن دولت عضو صندوق بين‌المللي پول باشد، مطابق روش ارزيابي مورد استفاده صندوق بين‌المللي پول در تاريخ صدور رأي براي عمليات و مبادلات خود، محاسبه و تعيين مي‌گردد، و چنانچه دولت عضو کنوانسيون عضو صندوق بين‌المللي پول نباشد، ارزش ملي در برابر حق برداشت ويژه به شيوه‌اي که توسط آن دولت تعيين شده، محاسبه مي‌گردد.

۲- مع هذا، دولتهايي که عضو صندوق بين‌المللي پول نمي‌باشند و قوانين آنها اعمال بند ۱ اين ماده را اجازه نمي‌دهد، در زمان تصويب يا الحاق به اين کنوانسيون يا در هر زمان بعد از آن، مي‌توانند اعلام نمايند که حد مسؤوليت مقرر براي متصدي حمل، در دادرسي‌هايي که در سرزمين آنها انجام گيرد، در خصوص ماده ۲۱ مبلغ ثابت ۱،۵۰۰،۰۰۰ واحد پولي براي هر مسافر، در خصوص بند ۱ ماده ۲۲ مبلغ ثابت ۶۲،۵۰۰ واحد پولي براي هر مسافر، در خصوص بند ۲ ماده ۲۲ مبلغ

ثابت ۱۵،۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر، و در خصوص بند ۳ ماده ۲۲، برای هر کیلوگرم ۲۵۰ واحد پولی تعیین می‌گردد. این واحد پولی برابر است با ۶۵/۵ میلی گرم طلا با خلوص نهمصد در هزار. این مبلغ می‌تواند در ارز ملی مربوطه به اعداد رندی تبدیل گردد. تبدیل این مبلغ به ارز ملی مطابق با قانون دولت مربوطه انجام می‌گیرد.

۳- محاسبه مذکور در جمله آخر بند ۱ این ماده و شیوه تبدیل مذکور در بند ۲ این ماده به نحوی انجام خواهد گرفت که ارز ملی آن دولت عضو، تا آنجا که ممکن است همان ارزش واقعی با مبلغ مذکور در مواد ۲۱ و ۲۲ را که در صورت اجرای سه جمله نخست بند ۱ دارا بود، انعکاس دهد. دولتهای عضو این کنوانسیون در زمان سپردن اسناد الحاق، قبول یا تصویب این کنوانسیون شیوه محاسبه مطابق بند ۱ یا نتیجه تبدیل به ارز ملی مقرر در بند ۲ این ماده را بر حسب مورد به اطلاع مرجع تودیع اسناد رسانده و هرگونه تغییر در مراتب مذکور را نیز به اطلاع آن مرجع خواهند رساند.

بخش اسناد ❖ ۳۴۱

مادة ٢٤- تجديد نظر در محدوده هاي مسؤوليت

١- بدون خدشه به مقررات مادة ٢٥ اين کنوانسيون و با لحاظ بند ٢ آتي‌الذکر، محدوده‌هاي مسؤوليت مقرر در مادة ٢١، ٢٢ و ٢٣ هر پنج سال یکبار توسط مرجع توديع اسناد الحاق يا تصويب، مورد بازنگري قرار مي‌گيرد. نخستين بازنگري در پايان پنجمين سال پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسيون يا چنانچه اين کنوانسيون ظرف مدت پنج سال از تاريخي که اولين بار براي امضا مفتوح گرديده لازم‌الاجرا نگردد، در نخستين سال لازم‌الاجرا شدن آن انجام خواهد گرفت. بازنگري در محدوده‌هاي مسؤوليت با رجوع به شاخص تورم که برابر با نرخ جمعي تورم از زمان بازنگري قبلي به بعد يا در مورد اولين بازنگري، از تاريخ لازم‌الاجرا شدن کنوانسيون به بعد مي‌باشد صورت خواهد گرفت. اندازه‌گيري نرخ تورم براساس ميانگين سالانه قيمتها در کشورهايي که «حق برداشت ويژه» مذکور در بند ١ مادة ٢٣ از ارز آنها تشكيل مي‌شود، انجام خواهد شد.

۲- اگر در بازنگری مذکور در بند فوق این نتیجه حاصل گردد که عامل تورم از ده درصد تجاوز نموده، مرجعی که اسناد الحاق یا تصویب به آن سپرده شده، دولتهای عضو کنوانسیون را از تجدید نظر در محدوده‌های مسؤولیت مطلع می‌نماید. هرگونه تجدید نظر در محدوده‌های مسؤولیت شش ماه پس از اعلان به دولتهای عضو کنوانسیون لازم‌الاجرا می‌گردد. اگر ظرف سه ماه بعد از اعلان تجدید نظر به دولتهای عضو، اکثریت دولتهای عضو عدم تصویب آن را به ثبت رسانند، تجدید نظر عملی نشده و مرجع تودیع اسناد موضوع را به نشست دولتهای عضو ارجاع خواهد داد. مرجع تودیع اسناد فوراً دولتهای عضو کنوانسیون را از لازم‌الاجرا شدن هرگونه تجدید نظر در محدوده‌های مسؤولیت مطلع می‌سازد.

۳- صرف نظر از مقررات بند ۱ این ماده، تشریفات مقرر در بند ۲ این ماده در هر زمانی که یک سوم دولتهای عضو کنوانسیون تمایل خود را اظهار نمایند، اعمال می‌گردد به شرط این‌که شاخص تورم مذکور در بند ۱ از زمان اولین بازنگری

به بعد یا در صورتی که بازنگری قبلی وجود نداشته، از تاریخ لازم الاجرا شدن کنوانسیون به بعد از ۳۰ درصد تجاوز نموده باشد. بازنگری‌های بعدی با استفاده از تشریفات مقرر در بند ۱ این ماده در فواصل پنج ساله از پایان پنجمین سال پس از تاریخ بازنگری که به موجب این بند صورت گرفته، انجام خواهد شد.

مادة ۲۵- اشتراط در قرارداد در مورد حدود

مسؤولیت

متصدی حمل می‌تواند شرط نماید که قرارداد حمل تابع محدوده‌هایی بالاتر از آنچه در این کنوانسیون مقرر شده، خواهد بود یا اینکه شرط نماید که برای جبران خسارت هیچ محدودیتی اعمال نمی‌گردد.

مادة ۲۶- بطلان شروط قراردادی

هرگونه شرطی مبنی بر سلب مسؤولیت از متصدی حمل یا تعیین محدوده مسؤولیتی کمتر از آنچه در این کنوانسیون مقرر شده، باطل و بی‌اعتبار است اما بطلان چنین شرطی به قرارداد حمل تسری

نمی‌نماید و قرارداد حمل کماکان تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود.

مادة ۲۷- آزادي قرارداداي

هیچ يك از مقررات این کنوانسیون مانع از آن نمی‌شود که متصدي حمل و نقل از انعقاد هرگونه قرارداد حمل امتناع ورزد، ایرادات و دفاعیاتی که طبق این کنوانسیون در اختیار او است را ساقط نماید و یا شروطی غیرمعارض با مقررات این کنوانسیون را در قرارداد درج نماید.

مادة ۲۸- پیش پرداختها

در مورد سوانح هوایی که منجر به فوت یا صدمه بدنی مسافر گردد متصدي حمل، در صورتی که به موجب قوانین داخلی لازم دانسته شده، پیش‌پرداخت‌هایی را بدون تأخیر به شخص یا اشخاص حقیقی مستحق مطالبه خسارت، به منظور رفع نیازهای فوری مالی ایشان پرداخت می‌نماید. این پیش‌پرداختها دال بر اثبات مسؤولیت متصدي حمل نیست و از مبالغی که بعداً توسط متصدي حمل به عنوان خسارت پرداخت

می‌گردد، قابل تهاثر است.

مادة ۲۹- مبنای دعاوی

در حمل و نقل مسافر، بار همراه مسافر و کالا هرگونه دعاوی خسارت، هرچند مدلل و مستند باشد، اعم از اینکه به استناد این کنوانسیون یا بر مبنای قرارداد یا بر مبنای مسئولیت مدنی یا هر مبنای دیگری اقامه شود، تنها مشروط به شرایط و حدود مسئولیت مقرر در این کنوانسیون، قابل طرح است بدون اینکه به اشخاص واجد حق اقامه دعاوی و حقوق مربوط به آنها لطمه‌ای وارد شود. در هیچ یک از این دعاوی خسارت تنبیهی، عبرت‌آمیز یا هرگونه خسارات دیگری که دارای ماهیت جبرانی نباشد، قابل مطالبه نیست.

مادة ۳۰- خدمه، نمایندگان - مجموع دعاوی

۱- در دعاوی مطالبه خسارت مرتبط با این کنوانسیون علیه مستخدم یا نماینده متصدی حمل، چنانچه مستخدم یا نماینده مزبور ثابت نماید که در حدود استخدامی خود عمل کرده، از همان شرایط و حدود

مسئولیت که خود متصدی حمل می‌تواند به موجب این کنوانسیون مورد استناد قرار دهد، بهره‌مند خواهد بود.

۲- مجموع مبالغ قابل مطالبه از متصدی حمل، خدمه و نمایندگان وی، در فرض فوق، از محدوده‌های ذکر شده تجاوز نخواهد کرد.

۳- به جز در مورد حمل و نقل کالا، مقررات بندهای ۱ و ۲ این ماده در صورتی که ثابت شود خسارت در اثر فعل یا ترك فعل مستخدم یا نماینده متصدی حمل که با قصد ایراد خسارت یا با بی‌احتیاطی و با علم به این‌که ممکن است خسارت وارد شود، صورت گرفته اعمال نخواهد شد.

مادة ۳۱- ابلاغ به موقع اعتراضات

۱- دریافت بدون اعتراض بار همراه چك شده یا کالا توسط تحویل گیرنده قانونی، دلیل محمول بر صحت تحویل بار همراه چك شده یا کالا با وضع ظاهری خوب و مطابق با سند حمل یا مطابق با مندرجات وسیله دیگری که برای ثبت اطلاعات به موجب بند ۲ ماده ۳ و بند ۲

مادة ٤ مورد استفاده است، خواهد بود.

٢- در صورت ورود خسارت، تحویل گیرنده قانونی بار باید بلافاصله پس از کشف خسارت و حداکثر ظرف هفت روز از تاریخ دریافت بار همراه چک شده و چهل روز از تاریخ دریافت محموله، علیه متصدی حمل اعتراض نماید. در مورد تأخیر، اعتراض باید حداکثر ظرف بیست و یک روز از تاریخ تحویل بار همراه یا محموله به تحویل گیرنده قانونی به عمل آید.

٣- کلیه اعتراضات باید به صورت کتبی و ظرف مهلت‌های فوق‌الذکر تسلیم و یا ارسال شود.

٤- در صورت عدم اعتراض ظرف مهلت‌های فوق‌الذکر، هیچ‌گونه دعوایی علیه متصدی حمل قابل اقامه نخواهد بود مگر در صورت ارتکاب تقلب از ناحیه وی.

مادة ٣٢- فوت شخص مسؤول

در صورت فوت شخص مسؤول، دعوای مطالبه خسارت مطابق با شرایط این کنوانسیون علیه قائم مقام قانونی یا علیه ماترك او اقامه می‌گردد.

مادة ۳۳ - صلاحیت

۱- دعوی مطالبه خسارت، بنابه انتخاب خواهان، باید در قلمرو یکی از دولتهای عضو کنوانسیون و در یکی از دادگاههای اقامتگاه متصدی حمل یا مرکز اصلی داد و ستد او و یا دادگاه واقع در مرکز تجارت وی که به واسطه آن قرارداد حمل منعقد شده یا در دادگاه واقع در مقصد طرح گردد.

۲- در خصوص خسارت ناشی از فوت یا صدمه بدنی مسافر، دعوی میتواند نزد یکی از دادگاههای مذکور در بند ۱ این ماده، یا در دادگاه واقع در قلمرو دولت عضوی طرح گردد که مسافر در زمان حادثه در آن محل سکونت اصلی و دائمی داشته و متصدی حمل، خدمات حمل و نقل مسافر به یا از آن کشور را با هواپیمای خود یا با هواپیمای متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد انجام دهد و در آن کشور متصدی حمل یا متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد در ساختمانهای استیجاری یا ملکی به حمل و

نقل هوایی مسافر اشتغال دارد.

۳- از نظر بند ۲:

(الف) «موافقتنامه تجاری» به معنای قراردادی به جز موافقتنامه نمایندگی است که بین متصدیان حمل و در ارتباط با فراهم آوردن خدمات مشترک حمل و نقل هوایی مسافر منعقد می‌شود؛

(ب) «محل سکونت اصلی و دائمی» به معنای سکونتگاه ثابت و دائمی مسافر در زمان وقوع حادثه است. تابعیت مسافر در این خصوص مؤثر در مقام نیست.

۴- مسائل مربوط به آیین دادرسی تابع قانون دادگاه رسیدگی‌کننده به دعوا خواهد بود.

مادة ۳۴- داورى

۱- با رعایت مقررات این ماده، طرفین قرارداد حمل کالا می‌توانند شرط نمایند که هرگونه اختلاف مربوط به مسؤلیت متصدی حمل در این کنوانسیون، از طریق داورى حل و فصل شود. این توافق کتبی خواهد بود.

۲- رسیدگی داورى، به انتخاب مدعی،

در قلمرو یکی از دادگاههای صالح مذکور در ماده ۳۳ انجام خواهد شد.

۳- داور یا دیوان داورى مقررات این کنوانسیون را اجرا خواهد کرد.

۴- مقررات بندهای ۲ و ۳ این ماده به عنوان جزئی از شرط داورى یا موافقتنامه داورى محسوب میشود، و هر بخشی از شرط داورى یا موافقتنامه داورى که مغایر با احکام دو بند فوق باشد باطل و بیاعتبار است.

ماده ۳۵- مرور زمان دعاوی

۱- چنانچه دعوا ظرف مدت دو سال از تاریخ رسیدن به مقصد یا از تاریخی که هواپیما باید به مقصد رسیده باشد یا از تاریخ توقف حمل و نقل اقامه نگردد، حق مطالبه خسارت زائل میشود.

۲- نحوه محاسبه مهلت فوق به موجب قانون دادگاه رسیدگی کننده به دعوا معین میگردد.

ماده ۳۶- حمل و نقل متوالی

۱- در مورد حمل و نقلی که توسط چندین حمل و نقل کننده متوالی انجام شود

بخش اسناد ❖ ۳۵۱

و در قلمرو تعریف مقرر در بند ۳ ماده ۱ قرار گیرد، هر يك از متصدیان حملی که مسافر، بار همراه مسافر یا کالا را قبول نماید تابع مقررات مذکور در این کنوانسیون بوده و چنین فرض می‌گردد که آن متصدی نسبت به قسمتی که حمل و نقل تحت نظارت وی انجام گرفته یکی از طرفین قرارداد حمل می‌باشد.

۲- در مورد حمل و نقل متوالی، مسافر یا هر شخص دیگری که به جای مسافر مستحق مطالبه خسارت است تنها می‌تواند علیه متصدی‌ای اقامه دعوا نماید که حادثه یا تأخیر در جریان حمل و نقلی که توسط او انجام گرفته، اتفاق افتاده باشد مگر در موردی که به موجب توافق صریح نخستین حمل‌کننده مسؤولیت کل مسیر حمل را برعهده گرفته باشد.

۳- در ارتباط با بار همراه مسافر یا کالا، مسافر یا فرستنده حق اقامه دعوا علیه نخستین حمل‌کننده را دارا می‌باشد و مسافر یا گیرنده‌ای که مستحق تحویل گرفتن بار همراه یا کالا می‌باشد حق دارد علیه آخرین حمل‌کننده طرح دعوا نماید، و به علاوه، هر يك از این اشخاص

می‌توانند علیه متصدی حملی که اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن و یا تأخیر در جریان حملی که توسط وی انجام گرفته، رخ داده است اقامه دعوا کند. متصدیان فوق به نحو تضامنی در مقابل مسافر یا فرستنده یا گیرنده مسؤول می‌باشند.

مادة ۳۷- حق رجوع به اشخاص ثالث

هیچ يك از مقررات این کنوانسیون مانع از این نمی‌شود که شخصی که مطابق این کنوانسیون مسؤول پرداخت خسارت است، نتواند برای مطالبه خسارت به هر شخص دیگر رجوع نماید.

فصل ۴- حمل و نقل مرکب

مادة 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 انجام گیرد، مقررات این کنوانسیون، با لحاظ بند ۴ ماده ۱۸، فقط بر بخش حمل و نقل هوایی حاکم خواهد بود مشروط بر اینکه حمل و نقل هوایی شرایط مقرر در ماده ۱ را واجد باشد.

۲- در مورد حمل و نقل مرکب هیچیک

از مقررات این کنوانسیون مانع نمی‌شود که طرفین قرارداد در سند حمل هوایی شروط مربوط به سایر شیوه‌های حمل را بگنجانند مشروط بر اینکه مقررات این کنوانسیون نسبت به بخش حمل و نقل هوایی مراعات گردد.

فصل ۵ - حمل و نقل هوایی که توسط شخصی غیر از متصدی حمل طرف قرارداد انجام می‌گیرد

مادة ۳۹- حمل کننده قراردادی - حمل کننده واقعی

مقررات این فصل وقتی اعمال می‌شود که شخصی (از این به بعد «حمل کننده قراردادی») به عنوان اصیل با مسافر یا فرستنده یا شخصی که به نیابت از مسافر یا فرستنده عمل می‌نماید، قرارداد حملی در چارچوب این کنوانسیون، منعقد نماید و شخصی دیگر (از این به بعد «حمل کننده واقعی») ، به موجب اختیاری که از جانب حمل کننده قراردادی دارد، تمام یا بخشی از حمل و نقل را به انجام رساند اما نسبت به این بخش از حمل و نقل، متصدی حمل متوالی به معنای مذکور در این

کنوانسیون نباشد. وجود اختیار از طرف
حمل‌کننده قراردادی مفروض است مگر اینکه
خلاف آن ثابت شود.

مادة ٤٠- مسؤولیت حمل‌کننده قراردادی و حمل‌کننده واقعی

اگر حمل‌کننده واقعی تمام یا بخشی
از حمل و نقل را که طبق قرارداد مذکور
در ماده ٣٩ مشمول این کنوانسیون است
انجام دهد، حمل‌کننده قراردادی و واقعی،
هر دو تابع مقررات این کنوانسیون
می‌باشند مگر اینکه در این فصل خلاف آن
مقرر شده باشد. حمل‌کننده قراردادی برای
کل حمل و نقل مورد نظر در قرارداد و
حمل‌کننده واقعی صرفاً برای حمل و نقلی
که انجام داده، مسؤول می‌باشند.

مادة ٤١- مسؤولیت متقابل

١- فعل یا ترک فعلهای حمل‌کننده
واقعی و خدمه و نمایندگان وی که در
حدود استخدامی خود عمل کنند، نسبت به
حمل و نقلی که توسط حمل‌کننده واقعی
انجام می‌گیرد، فعل یا ترک فعلهای
حمل‌کننده قراردادی نیز محسوب می‌گردد.

۲- فعل یا ترک فعلهای حملکننده قراردادی و خدمه و نمایندگان وی که در حدود استخدامی خود عمل کنند، نسبت به حمل و نقلی که توسط حملکننده واقعی انجام گرفته، فعل یا ترک فعلهای حملکننده واقعی نیز محسوب می‌گردد. مع هذا، این فعل یا ترک فعل، حملکننده واقعی را بیش از مبالغ مذکور در مواد ۲۱، ۲۲، ۲۳ و ۲۴ مسؤول نمی‌نماید. هر توافق خاصی که به موجب آن حملکننده قراردادی تعهدی را بیش از الزامات مقرر در این کنوانسیون برعهده گیرد یا از حقوق و دفاعیات اعطا شده توسط این کنوانسیون صرفنظر نماید یا هرگونه نفع خاصی برای تحویل در مقصد مطابق ماده ۲۲ اعلام شود، خدشه‌ای به حقوق و تعهدات حملکننده واقعی وارد نخواهد کرد مگر اینکه در مورد آن توافق به عمل آید.

مادة ۴۲- مخاطب شکایات و دستورات

هرگونه اعتراض یا دستوری که به موجب این کنوانسیون به حملکننده داده شود، اعم از اینکه حملکننده قراردادی یا حملکننده واقعی را مخاطب قرار داده

باشد، داراي اثر يکساني خواهد بود. مع هذا، دستورات مذکور در ماده ۱۲ تنها وقتي داراي اثر مي‌باشد که حمل‌کننده قرارداداي را مخاطب قرار دهد.

مادة ۴۳- خدمه و نمايندگان

در ارتباط با حمل و نقلي که توسط حمل‌کننده واقعي انجام شده، چنانچه هر يك از خدمه يا نمايندگان حمل‌کننده واقعي يا قرارداداي، ثابت نمايند که در حدود استخدومي خود عمل نموده‌اند، از همان شرايط و حدود مسؤوليت که به موجب اين کنوانسيون بر حمل‌کننده‌اي که ايشان خدمه يا نماينده وي هستند حاکم است، بهره‌مند خواهند بود مگر اينکه ثابت شود خدمه يا نمايندگان به نحوي عمل کرده‌اند که مطابق اين کنوانسيون نمي‌توانند به حدود مسؤوليت استناد نمايند.

مادة ۴۴- مجموع خسارات

در ارتباط با حمل و نقلي که توسط حمل‌کننده واقعي انجام شده، مجموع مبالغ قابل مطالبه از حمل‌کننده واقعي و حمل‌کننده قرارداداي و خدمه و نمايندگان

آنها که در حدود استخدای خود عمل نموده اند، از بالاترین مبلغی که می‌تواند به موجب این کنوانسیون علیه حمل‌کننده قرارداد یا واقعی مورد رأی قرار گیرد، تجاوز نخواهد نمود، اما هیچ یک از اشخاص مذکور به میزانی بالاتر از محدوده‌ای که در مورد آن شخص قابل اجرا است، مسؤول نمی‌باشد.

مادة ٤٥- خوانده دعای

در ارتباط با حمل و نقلی که توسط حمل‌کننده واقعی انجام می‌گیرد، دعای مطالبه خسارت می‌تواند، به انتخاب خواهان، علیه حمل‌کننده واقعی یا قراردادی یا علیه هر دو آنها مجتمعاً یا منفرداً اقامه گردد. اگر دعوا علیه تنها یکی از حمل‌کنندگان فوق اقامه شود، آن حمل‌کننده حق دارد حمل‌کننده دیگر را به دادرسی جلب کند. آیین دادرسی جلب ثالث و آثار آن تابع قانون دادگاه رسیدگی‌کننده به دعوا خواهد بود.

مادة ٤٦- صلاحیت اضافی

هرگونه دعای مطالبه خسارت موضوع

مادة ٤٥، به انتخاب خواهان باید در قلمرو یکی از دولتهای عضو و نزد دادگاهی که میتواند در آنجا علیه حملکننده قراردادی مطابق مقررات ماده ٣٣، اقامه دعوا نمود، یا نزد دادگاه صالح محل اقامت حملکننده واقعی یا دادگاه صالح مرکز اصلی تجارت وی، طرح گردد.

مادة ٤٧- بطلان شروط قراردادی

هر شرط قراردادی که متضمن عدم مسؤلیت حملکننده قراردادی یا واقعی یا تعیین محدوده مسؤلیتی پایینتر از حد قابل اجرا به موجب این فصل باشد، باطل و کان لم یکن است، لیکن بطلان این شرط به قرارداد تسری نمی‌نماید و قرارداد کماکان تابع مقررات این فصل خواهد بود.

مادة ٤٨- روابط متقابل حمل کننده

قراردادی و حمل کننده واقعی

به جز آنچه در ماده ٤٥ ذکر گردیده، هیچ یک از مقررات این فصل تأثیری بر حقوق و تعهدات فی ما بین حملکننده قراردادی و حملکننده واقعی از جمله حق

رجوع یا تضمین جبران خسارت نخواهد گذاشت.

فصل ۶ - سایر مقررات

مادة ۴۹ - اجرائی آمرانه

هر شرط موجود در قرارداد حمل و هر توافق خاصی که پیش از ورود خسارت ما بین طرفین قرارداد به عمل آید و موجب تخلف از مقررات وضع شده در این کنوانسیون گردد، اعم از این که درباره قانون حاکم یا تغییر مقررات مربوط به صلاحیت باشد، باطل و بی اعتبار است.

مادة ۵۰ - بیمه

دولتهای عضو کنوانسیون از متصدیان حمل و نقل خود درخواست خواهند نمود بیمه کافی برای پوشش مسؤولیت ناشی از این کنوانسیون را دارا باشند. دولت عضو کنوانسیون می تواند از متصدی حملی که در قلمرو آن دولت به ارائه خدمات حمل و نقل هوایی می پردازد، درخواست کند دلیلی مبنی بر داشتن بیمه کافی برای پوشش مسؤولیت ناشی از این کنوانسیون، ارائه نماید.

مادة ٥١ - انجام حمل و نقل تحت اوضاع و احوال فوق العاده

مقررات مواد ٣ تا ٥، ٧ و ٨ راجع به اسناد حمل، در مورد حمل و نقلی که در اوضاع و احوال فوق العاده خارج از چارچوب تجارت معمول متصدی حمل انجام گیرد، اجرا نخواهد شد.

مادة ٥٢ - تعريف روزها

اصطلاح «روزها» به شرح به کار رفته در این کنوانسیون، به معنای روزهای تقویمی است نه روزهای کاری.

فصل ٧ - مقررات نهایی

مادة ٥٣ - امضا، الحاق و لازم الاجرا شدن کنوانسیون

١- این کنوانسیون از تاریخ ٢٨ می ١٩٩٩ در مونترال برای امضا توسط دولتهای شرکتکننده در کنفرانس بین المللی حقوق هوایی که از ١٠ تا ٢٨ می ١٩٩٩ در مونترال برگزار شد، مفتوح است. بعد از تاریخ ٢٨ می ١٩٩٩ این کنوانسیون به منظور امضا کلیه دولتها

در اداره مركزي ايكائو در مونترال مفتوح خواهد بود تا زماني كه مطابق بند ۶ اين ماده لازم الاجرا گردد.

۲- اين كنوانسيون همچنين براي امضا توسط سازمانهاي همكاري اقتصادي منطقه اي مفتوح خواهد بود. از نظر اين كنوانسيون «سازمان همكاري اقتصادي منطقه اي» شامل هر سازمانی است كه به وسيله دولتهای منطقه اي معين، تشكيل شده و درباره برخی از موضوعات تابع اين كنوانسيون صلاحیت داشته و مجاز به امضا و الحاق، قبول يا تصويب اين كنوانسيون می باشد. اشاره به «دولت عضو» يا «دولتهای عضو» در اين كنوانسيون، به طور يكسان شامل سازمان همكاري اقتصادي منطقه اي نیز می باشد مگر در مورد بند ۲ ماده ۱، بند ۱ (ب) ماده ۳، بند (ب) ماده ۵، مواد ۲۳، ۳۳، ۴۶ و بند (ب) ماده ۵۷. از نظر ماده ۲۴، اشاره به «اکثریت دولتهای عضو» و «يك سوم دولتهای عضو» شامل سازمان همكاري اقتصادي منطقه اي نمی گردد.

۳- اين كنوانسيون منوط به الحاق رسمي توسط دولتها و سازمانهاي همكاري اقتصادي منطقه اي كه آن را امضا

نموده اند، می‌باشد.

۴- هر دولت یا سازمان همکاری اقتصادی منطقه‌ای که این کنوانسیون را امضا ننموده، می‌تواند در هر زمانی آن را قبول و تصویب نموده و یا عضو آن گردد.

۵- اسناد الحاق، قبول، تصویب یا عضویت نزد ایکائو که به عنوان مرجع تودیع اسناد تعیین می‌شود، سپرده خواهد شد.

۶- این کنوانسیون، در شصتمین روز پس از تاریخ تودیع سی‌امین سند الحاق، قبول، تصویب یا عضویت نزد مرجع تودیع اسناد، مابین دولتهایی که این اسناد را سپرده‌اند لازم‌الاجرا خواهد گردید. سندی که توسط یک سازمان همکاری اقتصادی منطقه‌ای سپرده شود از نظر این بند محاسبه نمی‌گردد.

۷- این کنوانسیون برای سایر دولتها و سایر سازمانهای همکاری اقتصادی منطقه‌ای شصت روز پس از تاریخ تودیع سند الحاق، قبول، تصویب یا عضویت لازم‌الاجرا می‌شود.

۸- مرجع تودیع اسناد بلافاصله کلیه

امضاکنندگان و دولتهای عضو را از موارد
زیر مطلع خواهد نمود:
(الف) هر امضا این کنوانسیون و
تاریخ آن؛
(ب) هر تودیع سند الحاق، قبولی،
تصویب یا عضویت و تاریخ آن؛
(ج) تاریخ لازم الاجرا شدن این
کنوانسیون؛
(د) تاریخ لازم الاجرا شدن هر تجدید
نظر در محدوده های مسئولیت مقرر در این
کنوانسیون؛
(ه) هرگونه خروج از این کنوانسیون
به موجب ماده ۵۴.

ماده ۵۴ - خروج از کنوانسیون

۱- هر دولت متعهد می‌تواند از طریق
ارسال اخطاریه کتبی به مرجع تودیع
اسناد، از این کنوانسیون خارج شود.
۲- خروج از این کنوانسیون یکصد و
هشتاد روز پس از دریافت اخطاریه کتبی
خروج توسط مرجع تودیع اسناد، لازم الاجرا
می‌شود.

ماده ۵۵ - ارتباط با سایر اسناد کنوانسیون
ورشو

این کنوانسیون بر کلیه مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی بین‌المللی در موارد زیر تقدم دارد:

۱- بین دولتهای عضو این کنوانسیون که مشترکاً عضو کنوانسیونهای زیر باشند:

(الف) کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، امضا شده در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (از این به بعد «کنوانسیون ورشو»):
(ب) پروتکل اصلاحی کنوانسیون ورشو، امضا شده در ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ در لاهه (از این به بعد پروتکل لاهه نامیده می‌شود)؛

(ج) کنوانسیون تکمیلی کنوانسیون ورشو راجع به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخصی غیر از حامل‌کننده قراردادی انجام می‌شود، امضا شده در گوادالاجارا به تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ (از این به بعد «کنوانسیون گوادالاجارا»):

(د) پروتکل اصلاحی کنوانسیون ورشو اصلاح شده به موجب پروتکل لاهه، امضا شده در گواتمالاسیتی به تاریخ ۸ مارس ۱۹۷۱

(از این به بعد «پروتکل گواتمالاسیتی»):
(ه) پروتکل اضافی شماره‌های ۱، ۲ و ۳ و پروتکل شماره ۴ مونترال برای اصلاح کنوانسیون ورشو اصلاح شده به موجب پروتکل لاهه یا کنوانسیون ورشو اصلاح شده به موجب پروتکل لاهه و پروتکل گواتمالاسیتی، امضا شده در مونترال به تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ (از این به بعد «پروتکل‌های مونترال»):

۲- در داخل سرزمین یک دولت عضو این کنوانسیون که عضو یک یا چند سند از اسناد بندهای (الف) تا (ه) فوق‌الذکر باشد.

مادة ۵۶ - دولتهای دارای بیش از یک نظام حقوقی

۱- اگر دولتی دو یا چند واحد سرزمینی داشته باشد که نظامهای حقوقی مختلفی در آنها اجرا می‌شود، در ارتباط با موضوعات مربوط به این کنوانسیون، آن دولت می‌تواند در زمان امضاء الحاق، تصویب یا عضویت اعلام نماید که اجرای این کنوانسیون شامل کلیه واحدهای سرزمینی می‌شود یا اینکه صرفاً به یک یا چند واحد سرزمینی محدود می‌گردد. این

اعلام می‌تواند در هر زمانی از طریق دادن اعلامیه دیگری تغییر یابد.

۲- این اعلامیه به مرجع تودیع اسناد ابلاغ می‌گردد و صریحاً واحدهای سرزمینی که این کنوانسیون در آنها اجرا خواهد شد، در اعلامیه ذکر می‌شود.

۳- در خصوص دولت متعاهدی که چنین اعلامیه‌ای را صادر کرده است:

(الف) اشاره به «ارز ملی» در ماده ۲۳، به معنای ارز واحد سرزمینی مربوطه آن دولت؛ و

(ب) اشاره به «قانون داخلی» در ماده ۲۸، به معنای قانون واحد سرزمینی مربوطه آن دولت خواهد بود.

ماده ۵۷- قیود تحدید تعهد

درج هرگونه قید تحدید تعهد در این کنوانسیون امکان‌پذیر نیست به استثنای این‌که دولت متعاهد می‌تواند در هر زمانی با ارسال اخطاریه به مرجع تودیع اسناد اعلام نماید که این کنوانسیون در موارد زیر اجرا نمی‌گردد:

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

غیرتجاری در ارتباط با وظایف و تکالیفی که به عنوان دولت بر عهده دارد، انجام می‌گیرد؛ و/ یا

(ب) حمل و نقل اشخاص، کالا و بار همراه مسافر برای مقامات نظامی به وسیله هواپیمای به ثبت رسیده در آن کشور و یا اجاره شده توسط آن دولت، که کل ظرفیت آن به وسیله آن مقامات و یا به نمایندگی از آنها رزرو شده باشد.

گواهی می‌شود که نمایندگان امضاکننده با اختیار و اجازه لازم این کنوانسیون را امضا نموده‌اند.

این کنوانسیون در بیست و هشتمین روز ماه می سال یک هزار و نهصد و نود و نه در مونترال به زبانهای انگلیسی، عربی، چینی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی که تمام آنها دارای اعتبار یکسانی هستند، تنظیم شد. این کنوانسیون به بایگانی ایکائو تودیع شده و رونوشت مصدق آن توسط مرجع تودیع اسناد برای کلیه دولتهای عضو این کنوانسیون و همچنین برای کلیه دولتهای عضو کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون گوادالاجارا، پروتکل گواتمالاسیتی و

پروتکل‌های مونترال فرستاده می‌شود.

بخش اسناد ❖ ۴۰۶

بخش اسناد ❖ ۴۰۳

