

برگردان به فارسی: عین‌اله فلاح‌زادگان

کارآموز وکالت دادگستری

کنوانسیون مونترآل

برای یکسان‌سازی برخی مقررات جهت حمل و نقل هوایی بین‌المللی^۱

دولتهای متعاهدین این کنوانسیون:

با شناخت نقش مؤثر کنوانسیون برای یکسان‌سازی برخی قواعد مربوط به حمل و نقل بین‌المللی هوایی امضا شده در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ در ورشو که از این پس «کنوانسیون ورشو» نامیده می‌شود و سایر اسناد مربوط به هماهنگ‌سازی حقوق خصوصی بین‌المللی هوایی،

با شناسایی نیاز به تحول و استحکام بخشیدن به کنوانسیون ورشو و اسناد مربوطه، با شناخت اهمیت تضمین حفظ منافع مشتریان در حمل و نقل هوایی بین‌المللی و ضرورت پرداخت غرامت عادلانه مبتنی بر اصل جبران خسارت،

با تأیید مجدد مطلوبیت یک توسعه منظم عملیات حمل و نقل هوایی بین‌المللی و روان‌سازی جابجایی مسافر، ائانه و بار طبق اصول و اهداف کنوانسیون هوانوردی بین‌المللی کشوری مصوب هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو،

با اعتقاد به اینکه اقدام جمعی دولت‌ها جهت هماهنگ‌سازی و نظام‌مند کردن برخی

۱- این کنوانسیون در تاریخ ۲۸ می ۱۹۹۹ در مونترآل کانادا به امضای نمایندگان دولت‌های شرکت‌کننده در کنوانسیون رسید و به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ و الحاقات و اصلاحات و تغییرات بعدی آن ارجحیت دارد. بعضی دولت‌ها تاکنون با توجه به افزایش سقف مسؤلیت متصدیان حمل و نقل آن را رسماً تأیید و تصویب نکرده‌اند. لیکن از تاریخ ۴ نوامبر ۲۰۰۳ (سیزدهم آبان ۱۳۸۲) با تصویب و ملحق شدن سی امین کشور لازم‌الاجرا شده است. (مترجم)

قواعد حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی هوایی از طریق یک کنوانسیون جدید بهترین وسیله حصول به یک توازن عادلانه منافع می‌باشد.
به شرح زیر توافق کردند:

مقررات عمومی

ماده ۱- محدوده عمل

۱- این کنوانسیون به کلیه حمل و نقل‌های بین‌المللی اشخاص، ائانه یا بار که به وسیله هوایما انجام می‌شود، اعمال می‌گردد.

۲- از نظر این کنوانسیون عبارت «حمل و نقل بین‌المللی» به معنای هر گونه حمل و نقلی است که طبق قرارداد منعقد شده بین طرفین، مبداء و مقصد آن، خواه انقطاعی در حمل صورت گرفته باشد یا وسیله حمل تغییر کند، در قلمرو دو دولت عضو باشد یا در قلمرو دولت واحد، چنانچه محل توقف توافق شده‌ای در قلمرو دولت دیگر، حتی اگر آن دولت عضو کنوانسیون نباشد، معین گردیده باشد. حمل و نقل بین دو نقطه در قلمرو دولت واحد بدون توافق راجع به محل توقف در قلمرو دولت دیگر از نظر این کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی تلقی نمی‌شود.

۳- حمل و نقلی که بایستی توسط چندین متصدی حمل و نقل انجام شود چنانچه توسط طرفین به عنوان عملیات واحد در نظر گرفته شده باشد از نظر این کنوانسیون حمل و نقل واحد غیر قابل تقسیم تلقی می‌شود. خواه تحت یک فرم قرارداد مورد موافقت قرار گرفته باشد، خواه تحت تعدادی از قراردادها و این قضیه وجهه بین‌المللی بودن آن را که بایستی کاملاً در قلمرو همان کشور اجرا شود، از بین نمی‌برد.

۴- این کنوانسیون هم‌چنین، به حمل و نقل‌های مندرج در فصل پنجم، مشروط به شرایط مقرر در آن فصل نیز اعمال می‌شود.

ماده ۲- حمل و نقل انجام شده به وسیله دولت یا حمل و نقل اقلام پستی

۱- این کنوانسیون به حمل و نقل‌های انجام شده به وسیله دولت یا نهادهای عمومی متشکله قانونی نیز اعمال می‌شود مشروط بر اینکه این حمل و نقل در محدوده شرایط مقرر در ماده یک قرار گیرد.

- ۲- در حمل و نقل اقلام پستی، متصدی حمل و نقل فقط در قبال مدیریت اداره پست مربوطه، طبق مقررات قابل اعمال به روابط فیما بین متصدی حمل و نقل و اداره پست، مسؤول خواهد بود.
- ۳- بجز در مواردی که در پاراگراف ۲ این ماده آمده است، مقررات این کنوانسیون به حمل و نقل اقلام پستی اعمال نخواهد شد.

مستندات و وظایف طرفین مربوط به حمل و نقل مسافر، ائانه و بار

ماده ۳- مسافر و ائانه

- ۱- در رابطه با حمل و نقل مسافر سند فردی یا جمعی حمل و نقل ارائه خواهد شد شامل:
- الف) نشانه‌ای از محل‌های مبدأ و مقصد،
- ب) چنانچه محل‌های مبدأ و مقصد در قلمرو کشور واحد طرف کنوانسیون واقع باشند و یک یا چند محل توقف مورد توافق در محدوده قلمرو کشور دیگر واقع شده باشند، حداقل نشانه‌ای از یک چنین محل توقف.
- ۲- هرگونه وسیله دیگری که حاوی اطلاعات مندرج در پاراگراف یک باشد، ممکن است جایگزین تحویل اسناد اشاره شده در آن پاراگراف گردد. در صورتی که چنان وسیله دیگری مورد استفاده قرار گیرد، متصدی حمل و نقل پیشنهاد تحویل اظهارنامه کتبی از چنین اطلاعات حفاظت شده را به مسافر ارائه می‌کند.
- متصدی حمل و نقل برای هر یک از قطعات ائانه بازبینی شده برجسب شناسایی به مسافر تحویل خواهد داد.
- ۴- اختطاریه‌ای به مسافر داده می‌شود دایر بر اینکه کجا این کنوانسیون قابل اعمال است، حاکمیت می‌نماید و مسؤولیت متصدی حمل و نقل را در رابطه با فوت یا صدمه جانی و انهدام یا فقدان و خسارات به ائانه و برای تأخیر، محدود می‌کند.
- ۵- معهدا، عدم تمکین به مقررات پاراگراف‌های پیش گفته، وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل را که موضوع قواعد این کنوانسیون از جمله آن مواردی که به تحدید مسؤولیت مربوط می‌باشد، تحت تأثیر قرار نخواهد داد.

ماده ۴- بار

- ۱- در رابطه با حمل بار، یک بارنامه هوایی تحویل خواهد شد.
- ۲- هرگونه وسیله دیگری که گزارش حمل و نقلی را که بایستی انجام شود حفظ کند ممکن است جایگزین تحویل بارنامه هوایی بشود، اگر چنین وسیله دیگری مورد استفاده قرار گیرد در صورت درخواست ارسال کننده، متصدی حمل و نقل رسید باری که شناسایی محموله و دسترسی به اطلاعات مندرج در گزارش نگهداری شده را توسط وسیله دیگر، مجاز می شمارد، در اختیار ارسال کننده قرار خواهد داد.

ماده ۵- محتوای بارنامه هوایی یا رسید بار

- بارنامه هوایی یا رسید بار شامل موارد ذیل خواهد بود:
- الف) نشانه‌ای از محل مبدأ (پرواز) و مقصد (فرود).^۱
 - ب) چنانچه محل‌های مبدأ (پرواز) و مقصد (فرود) در قلمرو کشور واحد باشند، و یک یا چند نقطه توقف توافق شده در قلمرو کشور دیگر نشانه‌ای از حداقل یک چنین محل توقف.
 - ج) نشانه‌ای از وزن محموله.

ماده ۶- سند مربوط به ماهیت بار

در صورت لزوم، ممکن است از ارسال کننده خواسته شود جهت رعایت تشریفات گمرکی، پلیسی و مقامات دولتی مشابه، اسنادی را که نشان از ماهیت بار باشد ارائه کند. این مقررات برای متصدی حمل و نقل وظیفه، تعهد یا مسؤلیت ناشی از آن را ایجاد نمی‌کند.

ماده ۷- شرح بارنامه هوایی

- ۱- بارنامه هوایی توسط ارسال کننده در سه نسخه اصلی تنظیم می‌شود.
- ۲- نسخه اول با عبارت «برای متصدی حمل و نقل» علامتگذاری می‌شود، این نسخه توسط ارسال کننده امضاء می‌شود. نسخه دوم با عبارت «برای مرسل الیه» علامتگذاری می‌شود، این بخش توسط ارسال کننده و متصدی حمل و نقل امضاء می‌شود.

۱- کلمات پرواز و فرود مترادف کلمه مبدأ و مقصد است که در حمل و نقل هوایی به کار می‌رود که به ترتیب DEPARTURE و ARRIVAL گفته می‌شود. (مترجم)

نسخه سوم توسط متصدی حمل و نقل که پس از قبول کالا آن را امضاء کرده و به ارسال کننده تحویل خواهد داد.

۳- امضاء متصدی حمل و نقل و ارسال کننده ممکن است به صورت چاپی یا مهرور باشد.

۴- در صورت درخواست ارسال کننده، چنانچه متصدی حمل و نقل بارنامه را تنظیم کند، این طور فرض می شود که متصدی حمل آن را از طرف ارسال کننده انجام داده است، مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

ماده ۸- اسناد بسته های چندتایی

هنگامی که بیش از یک بسته وجود دارد:

الف) متصدی حمل و نقل بار حق دارد از ارسال کننده بخواهد که بارنامه های هوایی جداگانه ای تنظیم کند.

ب) ارسال کننده حق دارد از متصدی حمل و نقل بار، هنگامی که از وسیله دیگر مذکور در پاراگراف ۲ ماده ۴ استفاده می شود، ارائه رسیدهای بار جداگانه را درخواست کند.

ماده ۹- عدم تمکین به الزامات اسنادی

عدم تمکین به مقررات مواد ۴ تا ۸ تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل ندارد، معهذا مشمول قواعد این کنوانسیون از جمله موارد مربوط به تحدید مسؤلیت می باشد.

ماده ۱۰- مسؤلیت برای جزئیات اسناد

۱- ارسال کننده مسؤل صحت جزئیات و اظهارات مربوط به بار است که توسط او یا از جانب او در بارنامه قید می شود یا به وسیله او یا از جانب او به جهت درج در رسید بار یا سایر وسایل حفاظت شده اشاره شده در پاراگراف ۲ ماده ۴ به متصدی حمل و نقل ارائه می شود. موارد فوق الذکر در جایی که شخص اقدام کننده از طرف ارسال کننده کارگزار او هم باشد، اعمال خواهد شد.

۲- ارسال کننده کلیه خسارات وارده به متصدی حمل و نقل یا هر کس دیگری را که متصدی حمل و نقل نسبت به او مسؤل است و به دلیل غیر منظم بوده، غیر صحیح بودن

یا غیرکامل بودن جزئیات و اظهارات ارائه شده توسط ارسال کننده یا قائم مقام او حادث شده باشد، جبران خواهد کرد.

۳- متصدی حمل و نقل کلیه خساراتی را که ارسال کننده یا سایر اشخاصی که او در مقابل آنها مسؤول است به علت غیرمنتظم بودن، غیرصحیح بودن یا کامل نبودن جزئیات و اظهارات قید شده توسط متصدی حمل و نقل یا از جانب او در رسید بار یا گزارش نگهداری شده یا وسایل دیگر که در پاراگراف ۲ ماده ۴ به آنها اشاره شده ایجاد گردیده باشد، مشروط بر رعایت مقررات پاراگراف های ۱ و ۲ این ماده، جبران خواهد کرد.

ماده ۱۱- ارزش ادله‌ای اسناد

۱- بارنامه هوایی یا رسید بار به صورت ظاهری دلیل بر انعقاد قرارداد، قبول بار و شرایط حمل و نقل مذکور در آن است.

۲- هرگونه اظهاراتی در بارنامه هوایی یا رسید بار مربوط به وزن، اندازه و بسته‌بندی بار و همچنین مربوط به تعداد بسته‌ها، در صورت ظاهر دلیل درست بودن آن هستند، آنهایی که مربوط به کمیت، حجم و شرایط بار است دلیلی علیه متصدی حمل و نقل ایجاد نمی‌کند، بجز در مواردی که در بارنامه هوایی یا رسید بار هر دو آنها توسط وی در حضور ارسال کننده چک شده باشد یا به شرایط ظاهری بار مربوط باشد.

ماده ۱۲- حق دخل و تصرف در بار

۱- ارسال کننده، مشروط بر اینکه کلیه تعهدات خود تحت قرارداد حمل و نقل را انجام دهد، حق اعمال تصرف نسبت به بار را با برداشتن آن از فرودگاه مبدأ یا مقصد یا با متوقف کردن آن در طول حمل در هر محلی که فرود آید، یا درخواست تحویل آن در محل مقصد یا در طول حمل به شخصی غیر از مرسل‌الیه اصلی معین شده در بارنامه یا درخواست برگشت دادن آن به محل فرودگاه مبدأ را دارد. ارسال کننده بایستی این حق تصرف خود را به نحوی اعمال کند که موجب ضرر متصدی حمل و نقل و یا ارسال کننده‌های دیگر باشد و بایستی هرگونه هزینه‌های ناشی از اعمال این حق را بازپرداخت کند.

۲- چنانچه اجرای دستورات ارسال کننده غیرممکن باشد، متصدی حمل و نقل بایستی فوراً مراتب را به ارسال کننده اطلاع دهد.

۳- چنانچه متصدی حمل و نقل دستورات ارسال کننده را برای اعمال حق تصرف در تحویل بدون درخواست ارائه بخشی از بارنامه هوایی یا رسید بار ارائه شده به وی اجرا کند، متصدی حمل و نقل، بدون اینکه حق بازدریافت او از ارسال کننده از بین رود، مسؤول جبران هرگونه خساراتی است که ممکن است به هر شخصی که قانوناً حق تحویل‌گیری آن بخش از بارنامه هوایی یا رسید بار را داشته است، وارد گردد.

۴- حقوق اعطا شده به ارسال کننده زمانی خاتمه می‌یابد که حقوق مرسل الیه طبق ماده ۱۳ شروع می‌شود. معهذا، چنانچه مرسل الیه از قبول بار خودداری کند یا نتوان به او اطلاع داد، ارسال کننده حق تصرف خود را باز می‌یابد.

ماده ۱۳- تحویل دهی بار

۱- بجز هنگامی که ارسال کننده حق خود را تحت مقررات ماده ۱۲ اعمال کرده باشد، مرسل الیه محق است به محض وصول بار در محل مقصد از متصدی حمل و نقل بخواهد که بار را به او در قبال پرداخت هزینه‌های ایجاد شده و با رعایت شرایط حمل تحویل دهد.

۲- این وظیفه متصدی حمل و نقل است که به محض وصول بار، مراتب را به مرسل الیه اطلاع دهد، مگر اینکه به نحو دیگری توافق شده باشد.

۳- چنانچه متصدی حمل و نقل فقدان بار را بپذیرد یا اگر بار با انقضای هفت روز از تاریخی که قرار بوده اصل شود نرسیده باشد، مرسل الیه حق اعمال حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را دارد.

ماده ۱۴- اجرای حقوق ارسال کننده و مرسل الیه

ارسال کننده و مرسل الیه حسب مورد می‌توانند کلیه حقوق اعطا شده به آنها به موجب مواد ۱۲ و ۱۳ را هر یک به نام خود اعمال و اجرا کنند، خواه به نفع خود اقدام کنند یا به نفع دیگری، مشروط بر اینکه تعهدات تکلیفی توسط قرارداد حمل را انجام دهند.

ماده ۱۵- روابط ارسال کننده و مرسل الیه یا روابط متقابل اشخاص ثالث

۱- مواد ۱۲، ۱۳ و ۱۴ روابط ارسال کننده و مرسل الیه را با همدیگر یا ارتباط متقابل اشخاص ثالث را، کسانی که حقوق آنها خواه از ارسال کننده کسب شده باشد یا از مرسل

الیه تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

۲- مقررات مواد ۱۲، ۱۳ و ۱۴ فقط می‌تواند با مقررات صریح بارنامه هوایی یا رسید بار تغییر کند.

ماده ۱۶- تشریفات گمرکی، پلیسی یا سایر مقامات دولتی

۱- ارسال کننده بایستی هرگونه اطلاعات و مدارکی را که برای سیر تشریفات گمرکی، پلیسی و یا هرگونه مقامات دولتی ضروری می‌باشد قبل از اینکه بار به مرسل الیه تحویل شود، ارائه کند. ارسال کننده نسبت به متصدی حمل و نقل در قبال هرگونه خسارات ناشی از فقدان، کافی نبودن، غیرمنظم بودن این قبیل اطلاعات یا مدارک مسؤول است، مگر اینکه خسارات به سبب تقصیر متصدی حمل و نقل و یا خدمه او ایجاد شده باشد.

۲- متصدی حمل و نقل هیچ نوع وظیفه‌ای برای بررسی صحت و کفایت اطلاعات یا مدارک ندارد.

مسئولیت متصدی حمل و نقل و گستره جبران خسارت

ماده ۱۷- فوت و صدمات جانی مسافر، خسارت به ائانه

۱- متصدی حمل و نقل تحت شرایطی مسؤول خسارات وارده در صورت فوت یا صدمات بدنی یک مسافر است که فقط حادثه منجر به مرگ یا صدمات جسمی صرفاً در داخل هواپیما یا در طول مدت عملیات سوار و پیاده شدن، اتفاق افتاده باشد.

۲- متصدی حمل و نقل تحت شرایطی مسؤول خسارات وارده در صورت انهدام یا فقدان یا خسارات وارده به ائانه چک شده است که حادثه منجر به انهدام، فقدان یا خسارات، فقط در هواپیما یا در طول مدتی که ائانه بازرسی شده در اختیار او بوده است، اتفاق افتاده باشد. در هر حال متصدی حمل و نقل تا آنجایی که خسارات ناشی از نواقص ذاتی، کیفیت یا فاسد شدن ائانه باشد، مسؤول نیست. در مورد ائانه چک نشده شامل اقلام شخصی، متصدی حمل و نقل در صورتی که خسارات ناشی از قصور او یا خدمه او باشد، مسؤول است.

۳- چنانچه متصدی حمل و نقل فقدان ائانه چک شده را قبول کند یا ائانه چک شده با

انقضای مدت بیست و یک روز از تاریخی که قرار بوده واصل شود، به مقصد نرسد. مسافر محق به اعمال حقوق خود که از قرارداد حمل و نقل ناشی می‌شود، علیه متصدی حمل و نقل می‌باشد.

۴- بجز در مواردی که به نحو دیگری معین شده است، در این کنوانسیون عبارت «اثاثه» به معنی هر دو اثاثه چک شده و اثاثه چک نشده می‌باشد.

ماده ۱۸- خسارت به بار

۱- متصدی حمل و نقل فقط در شرایطی مسؤول جبران خسارات وارده در مواقع انهدام یا فقدان یا ورود خسارت به بار است که حادثه ایجادکننده خسارت وارده، در طول حمل هوایی تحقق یافته باشد.

۲- در هر حال، متصدی حمل و نقل تا آنجایی که بتواند ثابت کند که انهدام یا فقدان یا خسارت به بار ناشی از یک یا چند عامل زیر بوده است، مسؤول جبران نیست:

الف) نقص ذاتی، کیفیت یا ایراد آن بار.

ب) بسته‌بندی ناقص آن بار که توسط اشخاصی غیر از متصدی حمل و نقل یا خدمه او یا نماینده او انجام شده باشد.

ج) یک اقدام جنگی یا درگیری مسلحانه.

د) یک اقدام مقامات دولتی در رابطه با ورود و خروج یا ترانزیت بار.

۳- حمل و نقل هوایی در چهارچوب معنی پاراگراف ۱ این ماده شامل دوره‌ای است که بار در اختیار متصدی حمل و نقل باشد.

۴- مدت حمل و نقل هوایی به هر گونه حمل و نقل زمینی، دریایی یا آب راههای داخلی انجام شده خارج از فرودگاه، تسری نمی‌یابد. در هر حال اگر چنین حمل و نقلی در اجرای یک قرارداد حمل و نقل هوایی، به منظور بارگیری، تحویل یا جابجایی، انجام شود هرگونه خسارت در صورت اثبات خلاف آن، ناشی از حادثه‌ای که در طول مدت حمل و نقل هوایی اتفاق افتاده باشد، تلقی خواهد شد. چنانچه متصدی حمل و نقل بدون رضایت ارسال کننده، وسیله حمل و نقل دیگری را برای کل یا بخشی از حمل و نقل مورد نظر که طبق قرارداد فیما بین بایستی به وسیله هواپیما حمل بشود، جایگزین کند، چنین حمل و نقلی که با وسایل دیگری انجام شده باشد، در چهارچوب دوره حمل

و نقل هوایی تلقی خواهد شد.

ماده ۱۹- تأخیر

متصدی حمل و نقل، مسؤول خسارات وارده ناشی از تأخیر در حمل و نقل مسافر، اثاثه یا بار می‌باشد. با این وجود، متصدی حمل و نقل، چنانچه ثابت کند که او و یا خدمه او و یا نماینده او کلیه اقدامات معقول ضروری را که لازمه جلوگیری از خسارت تأخیر بوده به کار گرفته است یا اینکه برای او یا آنها امکان چنین اقدامی فراهم نبوده است، مسؤول خسارات وارده ناشی از تأخیر نیست.

ماده ۲۰- تیرئه

چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت، ناشی از غفلت یا دیگر عمل غلط و غیرقانونی یا ترک فعل خود شخص مدعی جبران خسارات یا شخصی که او حق خود را از طریق آن شخص کسب می‌کند به وجود آمده است، در این صورت متصدی حمل و نقل از مسؤولیت خود نسبت به خواهان تا آنجایی که از چنین غفلت یا عمل غلط و غیرقانونی یا ترک فعل ناشی شده باشد کلاً یا بخشاً مبری خواهد بود. هنگامی که به علت فوق یا صدمه جانی وارده به مسافر، خساراتی توسط شخص غیرمسافر مطالبه می‌شود، متصدی حمل و نقل، تا آنجایی که بتواند ثابت کند که خسارت به سبب قصور یا غفلت یا سایر اعمال غیرقانونی یا ترک فعل آن مسافر بروز کرده است، نیز از مسؤولیت خود کلاً یا بخشاً مبری می‌شود. این ماده به تمامی مقررات مسؤولیت در این کنوانسیون از جمله پاراگراف اول ماده ۲۱ اعمال می‌شود.

ماده ۲۱- خسارت در موارد فوت یا صدمه جانی مسافر

۱- برای خسارات ناشی از موارد پاراگراف ۱ ماده ۱۷ که از ۱۰۰/۰۰۰ حق برداشت مخصوص* برای هر مسافر تجاوز نکند، متصدی حمل و نقل نخواهد توانست مسؤولیت خود را محدود یا مستثنی کند.

۲- متصدی حمل و نقل مسؤول جبران خسارات بیش از ۱۰۰/۰۰۰ حق برداشت مخصوص ناشی از پاراگراف ۱ ماده ۱۷ نخواهد بود در صورتی که ثابت کند:

* - حق برداشت مخصوص همان Special Drawing Right یا به صورت مخفف آن یعنی SDR می‌باشد. (مترجم)

الف) چنین خسارتی به سبب غفلت یا سایر اعمال غیرقانونی و غلط و یا ترک فعل متصدی حمل و نقل یا خدمه و نماینده او ایجاد نشده باشد.

ب) چنین خسارتی صرفاً به سبب غفلت یا سایر اعمال غیرقانونی یا ترک فعل شخص ثالثی به وجود آمده باشد.

ماده ۲۲- محدودیت مسؤولیت در رابطه با تأخیر، اناثه و بار

۱- در صورتی که خسارت، به سبب تأخیر در حمل مسافر به شرحی که در ماده ۱۹ آمده است، ایجاد شده باشد، مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر تا ۴۱۵۰ حق برداشت مخصوص محدود می شود.

۲- در حمل اناثه، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در موارد انهدام، فقدان، خسارت یا تأخیر به ۱۰۰۰ حق برداشت مخصوص برای هر مسافر محدود می شود، مگر اینکه مسافر در هنگام تحویل اناثه واری شده به متصدی حمل و نقل اعلامیه ویژه ذینفع حمل در مقصد را تنظیم و به متصدی حمل و نقل ارائه کند و چنانچه مبلغ اضافی نیاز بود آن را پرداخت کرده باشد. در این مورد متصدی حمل و نقل مسؤول پرداخت وجهی است که از مبلغ اعلام شده تجاوز نکند، مگر اینکه ثابت کند مبلغ مذکور زیادتراً از میزان واقعی اعلامیه تنظیمی می باشد.

۳- در حمل و نقل بار، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در موارد انهدام، فقدان، خسارت یا تأخیر محدود به مبلغ ۱۷ حق برداشت مخصوص به ازای هر کیلوگرم می باشد، مگر اینکه ارسال کننده در هنگام تحویل بار به متصدی حمل و نقل اعلامیه ویژه ذینفع حمل در مقصد را تنظیم و ارائه کرده باشد و چنانچه مبلغ اضافی نیاز بود آن را پرداخت کرده باشد. در این مورد متصدی حمل و نقل مسؤول پرداخت وجهی است که از مبلغ اعلام شده تجاوز نکند. مگر اینکه ثابت کند مبلغ مذکور زیادتراً از میزان واقعی اعلامیه تنظیمی می باشد.

۴- در صورت انهدام، فقدان، خسارت یا تأخیر قسمتی از بار یا هر قطعه از محتویات آن، مقدار وزن جهت تعیین مبلغی که در محدوده مسؤولیت متصدی حمل و نقل واقع است فقط کل وزن بسته یا بسته های مربوطه خواهد بود. با این وجود، هنگامی که انهدام، فقدان، خسارت یا تأخیر بخشی از بار یا قطعه ای از محتویات آن مؤثر در تعیین ارزش

سایر بسته‌های همان بارنامه یا همان رسید یا در صورت عدم صدور، به وسیله سایر اسناد حفاظت شده مورد اشاره در پاراگراف ۲ ماده ۴ باشد، مجموع وزن چنین بسته یا بسته‌هایی نیز در تعیین محدودیت مسؤلیت متصدی حمل و نقل مدنظر قرار خواهند گرفت.

۵- چنانچه ثابت شود این خسارات ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی حمل و نقل یا خدمه یا نماینده وی بوده که تعمداً یا با بی‌توجهی و یا با آگاهی از اینکه احتمالاً خسارت حاصل خواهد شد، باشد، مشروط بر اینکه در مورد چنین فعل یا ترک فعل خدمه یا نماینده، ثابت شود که چنین خدمه و یا نماینده در قالب کارفرمای خود عمل می‌کرده است، مقررات پیش گفته پاراگراف‌های ۱ و ۲ این ماده اعمال نخواهد شد.

۶- محدودیت توصیف شده در ماده ۲۱ و این ماده مانع صدور رأی توسط دادگاهها طبق مقررات خودشان بعلاوه، هزینه‌های دادگاه کلاً یا بخشاً و سایر هزینه‌های دادرسی متحمل توسط خواهان از جمله بهره، نخواهد بود. چنانچه مبلغ خسارات مورد رأی به استثنای هزینه‌های دادگاه و سایر هزینه‌های دادرسی از مبلغ پیشنهادی کتبی متصدی حمل و نقل به خواهان ظرف مدت شش ماه از تاریخ وقوع حادثه موجود خسارت یا قبل از شروع دعوی، چنانچه دیرتر باشد، تجاوز نکند، مقررات پیش گفته قابل اعمال نخواهد شد.

ماده ۲۳- تسعیر واحد پولی

۱- مبالغ مذکور در عبارت حق برداشت مخصوص در این کنوانسیون با مراجعه به حق برداشت مخصوص معین شده به وسیله صندوق بین‌المللی پول محاسبه خواهد شد. تسعیر این مبالغ به پول ملی، در موارد رسیدگی قضائی، بر مبنای ارزش چنین پول ملی به مفهوم حق برداشت مخصوص در زمان صدور رأی خواهد بود. ارزش پول ملی، به مفهوم حق برداشت مخصوص کشور عضو صندوق بین‌المللی پول طبق روش ارزیابی قابل اعمال توسط صندوق بین‌المللی پول، جهت عملیات و معاملات آن کشور که در تاریخ صدور رأی معتبر است، محاسبه و تعیین می‌شود. ارزش یک پول ملی به مفهوم حق برداشت مخصوص در مورد کشوری که عضو صندوق بین‌المللی پول نیست، طبق روشی که توسط آن کشور معین می‌گردد محاسبه خواهد شد.

۲- معهذاً، آن کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و قانون آنها اجازه اعمال مقررات پاراگراف ۱ این ماده را نمی‌دهد، ممکن است هنگام تأیید یا الحاق یا هر زمان بعد از آن، اعلام کنند که مسؤولیت متصدی حمل و نقل مشروح در ماده ۲۱ در مبلغ ۱/۵۰۰/۰۰۰ واحد پولی به ازای هر مسافر، در رابطه با رسیدگی‌های قضائی در قلمرو آنها، ۶۲/۵۹۹ واحد پولی به ازای هر مسافر در رابطه با پاراگراف ۱ ماده ۲۲، ۱۵/۰۰۰ واحد پولی به ازای هر مسافر در رابطه با پاراگراف ۲ ماده ۲۲ و ۲۵۰ واحد پولی به ازای هر کیلوگرم در رابطه با پاراگراف ۳ ماده ۲۲ تثبیت و قطعی می‌شوند. این واحد پولی معادل شصت و پنج و نیم میلی‌گرم طلا با عیار نهصد می‌باشد. این مبالغ ممکن است به عدد کامل در پول ملی تسعیر شوند. تسعیر این مبالغ به پول ملی طبق قانون کشور مربوطه انجام خواهد شد.

۳- محاسبات مذکور در جمله آخر پاراگراف ۱ این ماده و روش تسعیر مذکور در پاراگراف ۲ این ماده تا آنجایی که ممکن است به نحوی صریح در پول ملی انجام می‌شود که همان معادل ارزش واقعی مندرج در مواد ۲۱ و ۲۲ که در صورت اعمال سه جمله اول پاراگراف ۱ این ماده حاصل می‌گردد، به دست آید. دولت‌های متعاقد روش‌های محاسباتی را طبق پاراگراف ۱ این ماده یا نتیجه تسعیر در پاراگراف ۲ را حسب مورد هنگام تسلیم اسناد تأییدیه، قبولی، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون و هر موقعی که تغییری وجود داشته باشد به دبیرخانه کنوانسیون ارسال خواهند کرد.

ماده ۲۴- بازنگری محدودیت‌ها

۱- بدون خدشه به مقررات ماده ۲۵ این کنوانسیون و منوط به پاراگراف ۲ زیر، محدودیت مسؤولیت مشروح در مواد ۲۱، ۲۲ و ۲۳ توسط دبیرخانه در هر دوره پنج ساله مورد بازنگری قرار خواهد گرفت. اولین بازنگری در پایان سال پنجم پس از تاریخ به اجرا درآمدن این کنوانسیون یا اگر کنوانسیون ظرف پنج سال از تاریخ آماده امضاء بودن اعتبار اجرایی پیدا نکند، در اولین سال به اجرا درآمدن آن، با اشاره به عامل تورم که معادل نرخ تحمیلی تورم از تاریخ اولین بازنگری یا در اولین مرتبه از تاریخ اجرایی شدن این کنوانسیون خواهد بود، بازنگری خواهد شد. میزان نرخ تورم جهت تعیین

عامل تورم، معدل نرخ افزایش یا کاهش در ایندکس‌های قیمت مصرف‌کننده کشوری است که پول آن مشمول حق برداشت مخصوص مذکور در پاراگراف ۱ ماده ۲۳ می‌باشد و در تعیین نرخ تورم مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۲- چنانچه بازنگری اشاره شده در پاراگراف قبلی به این نتیجه منجر شود که نرخ تورم بیش از ده درصد بوده است دبیرخانه دولت‌های متعاقد را از بازنگری محدودیت مسؤولیت مطلع خواهد کرد. چنانچه ظرف مدت سه ماه پس از اخطار به دولت‌های متعاقد اکثریت آن دولت‌ها عدم موافقت خود را به ثبت برسانند در این صورت بازنگری معتبر نخواهد بود و دبیرخانه موضوع را به جلسه دولت‌های متعاقد ارجاع می‌کند. دبیرخانه فوراً کلیه دولت‌های متعاقد را از اجرایی شدن هرگونه بازنگری مطلع خواهد کرد.

۳- علیرغم پاراگراف ۱ این ماده، رویه اشاره شده در پاراگراف ۲ این ماده در هر زمان که یک سوم از دولت‌های متعاقد صراحتاً تمایل خود را در این خصوص اعلام کنند و مشروط بر اینکه عامل تورم اشاره شده در پاراگراف ۱ از ۳۰٪ بازنگری قبلی از تاریخ اجرایی شدن این کنوانسیون تجاوز و بازنگری صورت نگرفته باشد، قابل اعمال خواهد بود. بازنگری‌های بعدی که از رویه مشروح در پاراگراف ۱ این ماده استفاده کنند هر پنج سال که در انتهای سال پنجم از تاریخ بازنگری‌های تحت پاراگراف حاضر شروع می‌شود، انجام خواهند شد.

ماده ۲۵- قید راجع به محدودیت‌ها

یک متصدی حمل و نقل ممکن است قید کند که قرارداد حمل و نقل مشمول بالاترین محدودیت‌های مسؤولیت مندرج در این کنوانسیون بوده یا هیچ محدودیت مسؤولیتی از هر قبیل ندارد.

ماده ۲۶- غیر معتبر بودن مقررات قراردادی

هرگونه مقرراتی به قصد رهایی متصدی حمل و نقل از مسؤولیت یا تثبیت محدودیتی کمتر از آنچه که در این کنوانسیون مقرر شده است کان لم یکن خواهد بود، اما بطلان هر یک از این مقررات باعث بطلان کل قرارداد که تحت مقررات این کنوانسیون می‌باشد، نخواهد شد.

ماده ۲۷. آزادی انعقاد قرارداد

هیچ یک از مقررات این کنوانسیون متصدی حمل و نقل را از عدم انعقاد هرگونه قرارداد حمل و نقل، یا اسقاط حق هرگونه دفاع قابل دسترسی تحت این کنوانسیون یا درج شرایطی که با مقررات این کنوانسیون در تعارض نباشد، منع نمی‌کند.

ماده ۲۸. پیش‌پرداخت‌ها

در صورتی که حادثه هوایی منجر به مرگ یا صدمه جانی مسافر شود، متصدی حمل و نقل بایستی چنانچه به موجب قانون ملی خود خواسته شود، پیش‌پرداختی را بدون تأخیر به شخص یا اشخاص حقیقی، کسی که مستحق ادعای خسارات جهت رفع نیازهای فوری است، بپردازد. چنین پیش‌پرداختی به منزله شناسایی مسؤلیت نمی‌باشد و ممکن است با هرگونه وجهی که متعاقباً به عنوان خسارات توسط متصدی حمل و نقل پرداخت می‌شود، تهاتر گردد.

ماده ۲۹. مبانی ادعاها

هر نوع ادعای خسارات از بابت حمل و نقل مسافر، ائانه و بار به هر نحو که ایجاد شده باشد، خواه تحت مقررات این کنوانسیون باشد یا براساس قرارداد یا شبه جرم یا غیره بدون خدشه به این سؤال که چه کسانی حق طرح دعوی دارند و حقوق مربوط به آنها چیست، می‌تواند فقط مشروط به رعایت شرایط و محدودیت‌های مسؤلیت همان گونه که در این کنوانسیون مقرر گردیده، اقامه شود. در چنین دعوایی خسارات غیرقابل جبران قابل وصول نخواهد بود.

ماده ۳۰. خدمه، نمایندگان، تجمیع دعاوی

۱- چنانچه دعوایی علیه خدمه یا نماینده متصدی حمل و نقل ناشی از بروز خسارت که به کنوانسیون مربوط می‌شود، مطرح گردد، چنین خدمه یا نماینده‌ای در صورت اثبات اینکه آنان در محدوده کارفرمای خود عمل کرده‌اند، استحقاق بهره‌مندی از شرایط و محدودیت‌های مسؤلیت که متصدی حمل و نقل رأساً مستحق استناد به آنها تحت این کنوانسیون می‌باشد را، دارند.

۲- مجموع وجوه قابل دریافت از متصدی حمل و نقل، خدمه و نمایندگان او، در این صورت از محدوده گفته شده تجاوز نخواهد کرد.

۳- مقررات پاراگراف‌های ۱ و ۲ این ماده، بجز در رابطه با حمل و نقل بار، چنانچه ثابت شود که خسارات ناشی از فعل یا ترک فعل خدمه یا نماینده با قصد ایجاد خسارت یا بی‌توجهی و با اطلاع از این که احتمالاً منجر به خسارتی شود، انجام شده باشد، اعمال نمی‌گردد.

ماده ۳۱- اخطار به موقع شکایات

۱- دریافت بدون شکایت ائانه چک شده (وارسی شده) یا بار، توسط شخصی که محق به تحویل‌گیری می‌باشد، دلیل ظاهری است بر اینکه آنها در شرایط خوب و طبق اسناد حمل یا مدارک حفاظت شده به وسیله سایر وسایل اشاره شده در پاراگراف ۲ ماده ۳ و پارگراف ۲ ماده ۴ تحویل‌گیری شده‌اند.

۲- در صورت ورود خسارت، شخص محق به تحویل‌گیری بایستی فوراً پس از کشف خسارت و النهایه ظرف ۷ روز پس از تاریخ دریافت در مورد ائانه چک شده (وارسی شده) و چهارده روز از تاریخ دریافت بار شکایت خود را به متصدی حمل و نقل تسلیم کند. در صورت تأخیر، شکایت بایستی النهایه، ظرف مدت بیست و یک روز از آن تاریخ که ائانه یا بار در اختیار او قرار می‌گیرد، مطرح شود.

۳- هر نوع شکایت بایستی به صورت کتبی داده شود یا در ظرف مهلت‌های فوق‌الذکر پست شود.

۴- چنانچه هیچ‌گونه شکایتی ظرف مهلت‌های فوق‌الذکر مطرح نشود هیچ دعوی علیه متصدی حمل و نقل بجز در موارد تقلب از طرف او، اقامه نخواهد شد.

ماده ۳۲- مرگ شخص مسؤول

در صورت فوت شخص مسؤول، دعوی بابت خسارات طبق مقررات این کنوانسیون علیه آنانی که قانوناً اموال او را نمایندگی می‌کنند اقامه می‌شود.

ماده ۳۳- صلاحیت

۱- دعوی بابت خسارات بایستی، بنابه انتخاب خواهان، در قلمرو یکی از دولت‌های متعاقد، خواه نزد دادگاه محل اقامت متصدی حمل و نقل یا محل اصلی فعالیت تجاری او، یا در جایی که او محل تجاری دارد که از آن طریق قرارداد منعقد شده یا نزد دادگاه محل مقصد، اقامه گردد.

۲- در رابطه با خسارات ناشی از فوت یا صدمات جانی مسافر، دعوی ممکن است نزد دادگاه‌های اشاره شده در پاراگراف ۱ این ماده یا در قلمرو یک دولت متعاقد که در هنگام بروز حادثه، مسافر در آنجا دارای محل اقامت اصلی و دائمی بوده و یا متصدی حمل و نقل از آنجا خدمات حمل و نقل مسافر به وسیله هواپیما را، خواه هواپیما متعلق به خودش باشد یا متعلق به متصدی حمل و نقل دیگر که به موجب قرارداد تجاری، راهبری می‌کند، و در جایی که متصدی حمل و نقل به فعالیت حمل و نقل مسافر توسط هواپیما از محل اجاره شده یا از محل متعلق به خود یا متصدی حمل و نقل دیگر که با او قرارداد تجاری دارد، می‌پردازد اقامه شود.

۳- از نظر اهداف پاراگراف ۲:

الف) «موافقتنامه تجاری» عبارت است از موافقتنامه‌ای غیر از موافقتنامه نمایندگی که بین متصدیان حمل و نقل منعقد و به شرایط خدمات مشترک آنها جهت حمل مسافر به وسیله هواپیما مربوط می‌شود.

ب) «اقامتگاه دائمی و اصلی» عبارت از یک محل ثابت و دائمی سکونت مسافر هنگام حادثه. تابعیت مسافر عامل تعیین کننده‌ای در این خصوص نخواهد بود.

۴- مسائل مربوط به آئین رسیدگی توسط دادگاهی که پرونده را تحت نظر دارد، تعیین تکلیف می‌شود.

ماده ۳۴- داوری

۱- مشروط به رعایت مقررات این ماده، طرفین قرارداد حمل و نقل بار ممکن است قید کنند که هرگونه اختلاف مربوط به مسؤلیت متصدی حمل و نقل تحت این کنوانسیون از طریق داوری حل و فصل شود. چنین موافقتنامه‌ای به صورت کتبی خواهد بود.

۲- رسیدگی داوری با انتخاب خواهان در قلمرو یکی از صلاحیت‌های اشاره شده در ماده ۳۳ صورت خواهد گرفت.

۳- داوری یا دیوان داوری مقررات این کنوانسیون را اعمال خواهد کرد.

۴- مقررات پاراگراف‌های ۲ و ۳ این ماده جزو شرط یا موافقتنامه داوری قلمداد خواهد شد و هر نوع عبارت چنین شرایط یا موافقتنامه که مخالف این موارد باشد، کان

لم یکن خواهد بود.

ماده ۳۵- محدودیت اقامه دعوی

۱- حق راجع به خسارات چنانچه ظرف مدت دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که قرار بوده هواپیما وارد شود یا از تاریخی که در آن حمل و نقل متوقف شده اقامه نگردد از بین خواهد رفت.

۲- روش محاسبه دوره مذکور توسط قانون دادگاهی که به دعوی رسیدگی می‌کند تعیین می‌شود.

ماده ۳۶- حمل و نقل متوالی

۱- در مواردی که حمل و نقل، بایستی به وسیله متصدیان حمل و نقل مختلف به طور متوالی انجام شود در چهارچوب تعریف مندرج در پاراگراف ۳ ماده ۱ قرار می‌گیرد، هر متصدی حمل و نقل که مسافر، ائانه یا بار را می‌پذیرد، مشمول قواعد مندرج در این کنوانسیون می‌باشد و تا آنجایی که به آن بخش از حمل و نقل که تحت نظارت وی انجام می‌شود مربوط باشد، یک طرف قرارداد حمل و نقل محسوب خواهد شد.

۲- در موارد حمل و نقل با این ماهیت، مسافر یا هر شخص دیگری که مستحق به جبران خسارت در رابطه با او می‌باشد، می‌تواند فقط علیه متصدی حمل و نقل که حادثه در طول دوره او به وقوع پیوسته یا تأخیر تحقق یافته، اقامه دعوی کند، بجز در مواردی که به موجب موافقتنامه صریح اولین متصدی حمل و نقل مسؤول کلیه دوره مسافرت فرض شده باشد.

۳- در رابطه با ائانه یا بار، مسافر یا ارسال کننده حق اقامه دعوی علیه اولین متصدی حمل و نقل را خواهند داشت و مسافر یا مرسل الیه، کسی که حق تحویل‌گیری را دارند حق اقامه دعوی علیه آخرین مؤسسه حمل و نقل را نیز خواهند داشت و بعلاوه، هر یک می‌توانند علیه متصدی حمل و نقل که در طول دوره حمل او انهدام، فقدان، خسارت یا تأخیر تحقق یافته است اقامه دعوی کنند. این متصدیان حمل و نقل متفقاً و منفرداً در مقابل مسافر یا ارسال کننده یا مرسل الیه مسؤولیت دارند.

ماده ۳۷- حق اقامه دعوی علیه اشخاص ثالث

هیچ چیز در این کنوانسیون حق کسی را که طبق مقررات آن، در مقابل خسارت

مسئول است، جهت اقامه دعوی علیه شخص دیگر از بین نمی‌برد.

حمل و نقل مرکب

ماده ۳۸- حمل و نقل مرکب

۱- در مورد حمل و نقل مرکب که، بخشی به وسیله هوایما و بخشی به وسیله هرگونه وسیله حمل و نقل دیگر انجام شده، مقررات این کنوانسیون منوط به رعایت پاراگراف ۴ ماده ۱۸، فقط به بخش حمل و نقل هوایی اعمال می‌شود مشروط به اینکه حمل و نقل هوایی در چهارچوب شرایط ماده ۱ قرارگیرد.

۲- هیچ چیز در این کنوانسیون طرفین را در موارد حمل و نقل مرکب از گنجانیدن شرایط حمل و نقل هوایی در اسناد حمل که مربوط به سایر وسایل حمل و نقل باشد مانع نمی‌شود، مشروط بر اینکه مقررات این کنوانسیون در رابطه با حمل و نقل هوایی رعایت شده باشد.

حمل و نقل هوایی انجام شده توسط کسی غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد

ماده ۳۹- متصدی حمل و نقل قراردادی، حمل‌کننده واقعی

مقررات این بخش مربوط به هنگامی است که شخصی (که از این پس «متصدی حمل و نقل قراردادی» نامیده می‌شود) به عنوان یک اصیل، قرارداد حمل مضمون این کنوانسیون را با مسافر یا ارسال‌کننده یا با شخصی که از جانب مسافر یا ارسال‌کننده عمل می‌کند، منعقد می‌کند و شخص دیگری (از این پس «حمل و نقل‌کننده واقعی» نامیده می‌شود) به موجب اختیارات حاصله از متصدی حمل و نقل قراردادی، حمل را کلاً یا بخشاً انجام می‌دهد، اما در رابطه با چنین حملی متصدی حمل و نقل متوالی به مفهوم مقررات این کنوانسیون نمی‌باشد. چنین اختیاری در غیاب اثبات خلاف آن مفروض خواهد بود.

ماده ۴۰- مسؤلیت مربوطه متصدیان حمل و نقل قراردادی و واقعی

چنانچه یک متصدی حمل و نقل واقعی کل یا بخشی از حمل را انجام دهد، طبق

قرارداد مورد اشاره در ماده ۳۹ مشمول این کنوانسیون خواهد بود. متصدی حمل و نقل قراردادی و متصدی حمل و نقل واقعی هر دو، بجز در مواردی که به نحو دیگری در این فصل آمده است، مشمول قواعد این کنوانسیون خواهند بود. اولی برای کل حمل و نقل پیش‌بینی شده در قرارداد، دومی صرفاً برای حمل و نقلی که انجام می‌دهد.

ماه ۴۱- مسئولیت متقابل

۱- فعل‌ها و ترک فعل‌های متصدی حمل و نقل واقعی و خدمه و نمایندگان وی که در قالب استخدامی خود عمل می‌کنند، در رابطه با حمل و نقل که توسط متصدی حمل و نقل واقعی انجام می‌شود همانند عوامل متصدی حمل و نقل قراردادی تلقی خواهند شد.

۲- فعل‌ها و ترک فعل‌های متصدی حمل و نقل قراردادی و خدمه و نمایندگان وی که در قالب استخدامی خود عمل می‌کنند در رابطه با حمل و نقل صورت گرفته به وسیله متصدی حمل و نقل واقعی به منزله عوامل متصدی حمل و نقل واقعی تلقی خواهند شد. در هر حال چنین فعل و ترک فعل متصدی حمل و نقل واقعی مشمول مسئولیتی مازاد بر آنچه که در مواد ۲۱، ۲۲، ۲۳ و ۲۴ به آنها اشاره شده قرار نخواهد گرفت. هر نوع موافقتنامه خاص که تحت آن متصدی حمل و نقل قراردادی، تصور کند که تعهداتی به وسیله این کنوانسیون به او تحمیل نمی‌شود یا هر نوع اعراض از حقوق یا دفاع اعطایی توسط این کنوانسیون یا هر نوع بیانیه خاص ذینفع در تحویل در مقصد مندرج در ماده ۲۲ تأثیری بر متصدی حمل و نقل واقعی نخواهد داشت، مگر اینکه نسبت به آن موافقت کرده باشد.

ماده ۴۲- مخاطب شکایات و دستورات

هر نوع شکایت که انجام می‌شود یا دستورات که به متصدی حمل و نقل تحت این کنوانسیون داده می‌شود همان اثر را خواهد داشت که به متصدی حمل و نقل قراردادی یا متصدی حمل و نقل واقعی داده شود. معهداً، دستورات اشاره شده در ماده ۱۲ فقط اگر به متصدی حمل و نقل قراردادی داده شود مؤثر خواهد بود.

ماده ۴۳- خدمه و نمایندگان

در رابطه با حمل و نقل انجام شده توسط متصدی حمل و نقل واقعی، هر خدمه یا

نماینده آن متصدی حمل و نقل یا متصدی حمل و نقل قراردادی، چنانچه ثابت کنند در قالب استخدامی خود عمل کرده‌اند، محق به استفاده از شرایط و محدودیت‌های مسؤولیت که تحت این کنوانسیون به متصدی حمل و نقل قابل اعمال است و آنها خدمه و نماینده او هستند، خواهند بود، مگر اینکه ثابت شود که آنها به نحوی عمل کرده‌اند که طبق مقررات این کنوانسیون از استناد به محدودیت‌های مسؤولیت منع می‌شوند.

ماده ۴۴- تجمیع خسارات

در رابطه با حمل و نقل انجام شده توسط متصدی حمل و نقل واقعی، جمع مبالغ قابل وصول از آن متصدی حمل و نقل و متصدی حمل و نقل قراردادی و از خدمه و نمایندگان آنها که در قالب استخدامی خودشان عمل می‌نمایند، نمی‌تواند از بالاترین مبلغ که می‌توانست علیه خود متصدی حمل و نقل قراردادی یا متصدی حمل و نقل واقعی تحت این کنوانسیون تعیین شود، بیشتر باشد، اما هیچ یک از اشخاص مذکور برای مبلغی بیش از محدودیت قابل اعمال به آن شخص مسؤول نخواهند بود.

ماده ۴۵- مخاطب دعاوی

در رابطه با حمل و نقل انجام شده به وسیله متصدی حمل و نقل واقعی، دعوی خسارات ممکن است با انتخاب خواهان علیه متصدی حمل و نقل، متصدی حمل و نقل قراردادی یا هر دو به صورت توأم یا جداگانه، اقامه شود. چنانچه دعوی علیه یکی از دو متصدی حمل و نقل مطرح شود، آن متصدی حمل و نقل حق خواهد داشت که از متصدی حمل و نقل دیگر بخواهد که به رسیدگی ملحق شود. آئین رسیدگی و تأثیر آن مشمول قوانین دادگاهی خواهد بود که پرونده را تحت نظر دارد.

ماده ۴۶- صلاحیت اضافی

هرگونه دعوی خسارت مقرر شده در ماده ۴۵ بایستی با انتخاب خواهان در قلمرو یکی از دولت‌های متعاقد، مطرح شود. خواه نزد دادگاهی که در آن ممکن است یک دعوی علیه متصدی حمل و نقل قراردادی مطرح شود، همان گونه که در ماده ۳۳ مقرر شده است، یا نزد دادگاه صالح در محلی که متصدی حمل و نقل واقعی محل اقامت یا محل اصلی فعالیت تجاری دارد.

ماده ۴۷- بی اعتباری شرایط قراردادی

هرگونه شرایط قراردادی که به قصد معافیت متصدی حمل و نقل قراردادی یا متصدی حمل و نقل واقعی از مسؤولیت تحت این فصل یا برای تثبیت محدودیت پایین تر از آنچه که طبق مقررات این بخش قابل اعمال است تنظیم شود، کان لم یکن است. اما باطل بودن هر یک از چنین شرایطی موجب ابطال کل قرارداد که منوط به مقررات این فصل معتبر باقی می ماند، نخواهد بود.

ماده ۴۸- ارتباط متقابل متصدی حمل و نقل قراردادی و متصدی حمل و نقل واقعی

بجز در مواردیکه در ماده ۴۵ مقرر شده هیچ چیزی در این فصل حقوق و تعهدات متصدیان حمل و نقل را نسبت به همدیگر از جمله حق اقامه دعوی یا جبران را، تحت تأثیر قرار نمی دهد.

سایر مقررات**ماده ۴۹- قابلیت اعمال آمرانه**

هر نوع شرط در مفاد قرارداد حمل و نقل و موافقتنامه خاص که قبل از وقوع خسارت به وسیله طرفین به منظور نقض قواعد مندرج در این کنوانسیون خواه به وسیله تعیین قانون که باید اعمال شود یا تغییر قواعد مربوط به صلاحیت، درج شود، کان لم یکن خواهد بود.

ماده ۵۰- بیمه

دولت های متعاقد از متصدیان حمل و نقل خود خواهند خواست پوشش بیمه ای کافی برای مسؤولیت های خود تحت این کنوانسیون، تهیه و نگهداری نمایند. ممکن است کشور متعاقد از یک متصدی حمل و نقل که در داخل آن کشور فعالیت می کند بخواهد مدارکی ارائه کند که او پوشش بیمه ای کافی برای مسؤولیت های خود تحت این کنوانسیون تهیه و تأمین و در اختیار دارد.

ماده ۵۱- حمل و نقل انجام شده در اوضاع و احوال فوق العاده

مقررات مواد ۳ تا ۵، ۷ و ۸ مربوط به مدارک حمل و نقل در مواردی که حمل و نقل

در اوضاع و احوال فوق‌العاده، خارج از محدوده فعالیت معمولی متصدی حمل و نقل انجام شده باشد، اعمال نخواهد شد.

ماده ۵۲- تعریف روزها

اصطلاح «روزها» هنگامی که در این کنوانسیون استفاده شده باشد به معنی روزهای تقویمی است، نه روزهای کاری.

مقررات نهایی

ماده ۵۳- امضاء، تأیید و به اجرا در آمدن

۱- این کنوانسیون برای امضاء توسط دولت‌های شرکت کننده در کنفرانس بین‌المللی حقوق هوایی که در مونترال از تاریخ ۱۰ الی ۲۸ می ۱۹۹۹ برگزار گردید در روز ۲۸ می ۱۹۹۹ آماده خواهد بود. کنوانسیون بعد از ۲۸ می ۱۹۹۹ برای امضای کلیه کشورها در مقر اصلی سازمان هوانوردی کشوری در مونترال تا زمان قوت اجرایی یافتن طبق مقررات پاراگراف ۶ این ماده آماده خواهد بود.

۲- این کنوانسیون به نحو شایسته برای امضای سازمان‌های منطقه‌ای اقتصادی منسجم آماده خواهد بود. به منظور این کنوانسیون یک «سازمان منطقه‌ای اقتصادی منسجم» عبارت است از هرگونه سازمانی که به وسیله دولت‌های مستقل منطقه مربوطه ایجاد شده، دارای صلاحیت در مسایل خاص هستند که مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشند و قانوناً مجاز به امضاء و تأیید، قبول، تصویب یا الحاق به این کنوانسیون می‌باشند. اشاره به یک «دولت متعاهد» یا «دولت‌های متعاهد» در این کنوانسیون غیر از پاراگراف ۲ ماده ۱، پاراگراف (ب) از ماده ۳، پاراگراف (ب) از ماده ۵ مواد ۲۳، ۳۳، ۴۶ و پاراگراف (ب) ماده ۵۷ به طور مساوی به یک سازمان منطقه‌ای اقتصادی منسجم نیز تسری دارد. از نظر مقررات ماده ۲۴ ارجاعات به «اکثریت دولت‌های متعاهد» و «یک سوم دولت‌های متعاهد» به سازمان‌های اقتصادی منطقه‌ای منسجم اعمال نخواهد شد.

۳- این کنوانسیون مشمول تأیید به وسیله دولت‌ها و سازمان‌های اقتصادی منطقه‌ای منسجم که آن را امضاء کرده‌اند خواهد بود.

۴- هر دولت یا سازمان اقتصادی منطقه‌ای منسجم که این کنوانسیون را امضاء نمیکند

ممکن است در هر زمان آن را قبول، تصویب یا به آن ملحق شود.

۵- سند تأیید، قبول، تصویب یا الحاق به سازمان هوانوردی بین‌المللی کشوری که در اینجا به عنوان دبیرخانه معین می‌شود، تسلیم خواهد شد.

۶- این کنوانسیون در روز شصتم بعد از تاریخ تسلیم سی‌امین سند تأیید، قبول، تصویب یا الحاق به دبیرخانه بین‌کشورهایی که چنین اسنادی را تسلیم کرده‌اند قوت اجرایی می‌یابد. سندی که به وسیله یک سازمان منطقه‌ای اقتصادی منسجم تسلیم می‌شود از نظر این پاراگراف به حساب نخواهد آمد.

۷- این کنوانسیون برای سایر دولت‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای منسجم شصت روز پس از تسلیم اسناد تأیید، قبولی، تصویب یا الحاق قوت اجرایی می‌یابد.

۸- دبیرخانه فوراً کلیه امضاءکنندگان و دولت‌های متعاقد را از موارد زیر مطلع خواهد کرد:

(الف) هر امضاء این کنوانسیون و تاریخ آن.

(ب) هر تسلیم سندی از تأیید، قبولی، تصویب یا الحاق و تاریخ مربوطه.

(ج) تاریخ قوت اجرایی یافتن این کنوانسیون.

(د) تاریخ به اجرا درآمدن هر نوع تغییرات در محدودیت‌های مسؤولیت ایجاد شده تحت این کنوانسیون.

(ه) هر نوع لغو عضویت تحت مقررات ماده ۵۴.

ماده ۵۴- لغو عضویت

۱- هر دولت متعاقد ممکن است عضویت خود در این کنوانسیون را به وسیله اخطار کتبی که به دبیرخانه می‌دهد لغو کند.

۲- لغو عضویت، پس از یکصد و هشتاد روز از تاریخ دریافت اخطار توسط دبیرخانه تحقق خواهد یافت.

ماده ۵۵- ارتباط با سایر اسناد کنوانسیون و رشو

این کنوانسیون بر کلیه قواعد حاکم بر حمل و نقل هوایی بین‌المللی رجحان دارد:

۱- بین دولت‌های متعاقد این کنوانسیون به وسیله آن دولت‌هایی که عموماً عضو:

(الف) کنوانسیون برای یکسان‌سازی برخی قواعد مربوط به حمل و نقل هوایی امضاء

شده در ورشو به تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (از این پس کنوانسیون ورشو نامیده می شود) می باشند، امضا می شود.

ب) پروتکل الحاقی به کنوانسیون ورشو مصوب ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ امضاء شده در لاهه (از این پس پروتکل لاهه نامیده می شود).

ج) کنوانسیون تکمیلی کنوانسیون ورشو برای یکسان سازی بعضی قواعد مربوط به حمل و نقل هوایی انجام شده به وسیله اشخاص غیر از طرف قرارداد حمل و نقل امضاء شده در گوادالایارا در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ (که از این پس کنوانسیون گوادالایارا نامیده می شود).

د) پروتکل الحاقی به کنوانسیون ورشو به عنوان پروتکل الحاقی به پروتکل لاهه مصوب ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ امضاء شده در شهر گواتمالا در تاریخ ۸ مارس ۱۹۷۱ (از این پس به عنوان پروتکل گواتمالا نامیده می شود).

ه) پروتکل اضافی شماره های ۱ تا ۳ و پروتکل شماره ۴ موثرال جهت الحاق به کنوانسیون ورشو به عنوان الحاقیه به پروتکل لاهه یا کنوانسیون ورشو همان گونه که توسط هر دو پروتکل لاهه و گواتمالا سیتی که در موثرال در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ به امضاء رسیدند (از این پس پروتکل های موثرال نامیده خواهند شد) می باشند.

۲- در قلمرو یک کشور واحد عضو این کنوانسیون که آن دولت متعهد عضو یک یا بیشتر اسناد اشاره شده در پاراگراف های الف تا ه فوق الذکر باشد.

ماده ۵۶- دولت هایی که بیش از یک سیستم حقوقی دارند

۱- چنانچه یک دولت دو یا بیشتر واحدهای سرزمینی دارد که در آنها سیستم های حقوقی مختلف قابل اعمال هستند در رابطه با مسایلی که به این کنوانسیون مربوط می شود، آن دولت می تواند هنگام امضاء، تأیید، قبول، تصویب یا الحاق اعلام کند که این کنوانسیون به کلیه واحدهای سرزمینی، یا فقط به یکی از آنها یا بیشتر آنها تسری یابد یا این بیانیه را با تسلیم بیانیه دیگر در هر موقع تغییر یا اصلاح کند.

۲- هرگونه بیانیه به دبیرخانه اعلام خواهد شد و صراحتاً واحد سرزمینی را که این کنوانسیون به آن اعمال می شود معین خواهد کرد.

۳- در رابطه با دولت متعهد که چنین بیانیه ای را صادر می کند.

الف) ارجاعات به «پول ملی» در ماده ۲۳ به معنی اشاره به پول واحد سرزمین مربوطه آن دولت تفسیر خواهد شد.

ب) ارجاعات به «قانون ملی» در ماده ۲۸ به معنی اشاره به قانون واحد سرزمین مربوطه آن دولت تفسیر خواهد شد.

ماده ۵۷- حق استثناء

حق استثناء به این کنوانسیون اعمال نمی‌شود مگر اینکه یک دولت متعاقد در هر زمان با اخطاریه‌ای که خطاب به دبیرخانه ارسال می‌دارد اعلام کند که مقررات این کنوانسیون به موارد زیر اعمال نخواهد شد.

الف) حمل و نقل هوایی که مستقیماً توسط دولت متعاقد برای اهداف غیرتجاری و در رابطه با کردار و وظایف او به عنوان یک دولت مستقل انجام و عمل شده است.

ب) حمل و نقل اشخاص، بار و ائانه برای مقامات نظامی توسط هوایمای ثبت شده یا اجاره شده توسط آن دولت که تمام ظرفیت آن توسط چنین مقامات یا از طرف آنها رزرو شده است.