موسسه حقوقی آوای عدالت سروش

قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل)های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین

– :– –:–= شماره۷۳/۳۴۶۱۰۵ ۱۳۹۴/۵/۱۹

حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای دکتر حسن روحانی

ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۴۵۲۱۰/۲۰۷۸۱۸ مورخ ۱۳۹۰/۱۰/۲۰ در اجرای اصل یکصد و بیست وسوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات(پروتکل) های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی که با عنوان لایحه به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود، با تصویب در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۴/۴/۲۴ و تأیید شورای محترم نگهبان، به پیوست ابلاغ می گردد.

رئیس مجلس شورای اسلامی ـ علی لاریجانی

شماره۶۳۲۰۸ ۱۳۹۴/۵/۲۶

وزارت راه و شهرسازی

در اجرای اصل یکصد و بیست و سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران به پیوست «قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل)های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی» که در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ بیست و چهارم تیرماه یکهزار و سیصد و نود و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۹۴/۵/۱۴ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۷۳/۳۴۶۱۰ مورخ ۱۳۹۴/۵/۱۹ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده، جهت اجرا ابلاغ می گردد.

با توجه به اصل یکصد و بیست و پنجم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران اجرای مفاد موافقتنامه منوط به انجام تشریفات امضا سند، نزد امین اسناد و ترتیبات مندرج در ماده (۷) موافقتنامه می باشد.

رئیس جمهور ـ حسن روحانی
قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل)های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی

ماده واحده ـ به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود به تشریفات (پروتکل)های اصلاحی(۱)،(۲) و(۴) کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی(۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی) و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی (۵ مهر ۱۳۳۴ هجری شمسی) مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی که در ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ میلادی (۳ مهر۱۳۵۴ هجری شمسی) در مونترال به تصویب رسیده است به شرح پیوست ملحق گردد و اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع نماید.

تبصره ـ در اجرای این قانون رعایت اصول هفتادوهفتم(۷۷) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحیم

تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۱) امضا شده در مونترال

در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ (۱۳۵۴/۷/۳)به منظور اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضا شده در ورشو

در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹(۱۳۰۸/۷/۲۰)

دولتهای امضاکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضا شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹(۱۳۰۸/۷/۲۰) به شرح زیر توافق نمودند:

فصل اول ـ اصلاحات کنوانسیون

ماده۱ـ کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می کند، کنوانسیون ورشو مورخ ۱۹۲۹ میلادی(۱۳۰۸هجری شمسی) است.

ماده۲ـ ماده (۲۲) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده۲۲ـ

۱ـ در مورد حمل مسافرین، مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۸۳۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر) محدود می‌گردد. هرگاه طبق قانون دادگاهی که به موضوع رسیدگی می‌کند مقرر گردد که خسارات به اقساط پرداخت گردد، ارزش برابری اقساط مزبور نباید از این سقف تجاوز نماید. با این وجود طی قراردادی ویژه، متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند در مورد سقف بالاتری ازمسؤولیت توافق کنند.

۲ـ در مورد حمل بار همراه و بار غیرهمراه ثبت شده، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم، به مبلغ ۱۷

اس.دی.آر محدود می‌گردد مگر آن که فرستنده در هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل نسبت به تحویل آن در مقصد ارزش ویژه‌ای را اظهار نموده و در صورت لزوم وجه تکمیلی را پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل مسؤول پرداخت مبلغی خواهد بود که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نباشد، مگر آن که ثابت کند مبلغ مزبور از ارزش واقعی محموله هنگام تحویل توسط فرستنده در مقصد بیشتر است.

۳ـ در مورد اشیائی که مسافر مسؤولیت نگهداری آنها را خود به عهده می گیرد، مسؤولیت متصدی حمل و نقل به ۳۳۲ اس.دی.آر نسبت به هر مسافر محدود می‌گردد.

۴ـ چنین تلقی خواهد شد که مبالغ مزبور در این ماده بر مبنای اس.دی.آر بر اساس اس.دی.آر تعریف شده توسط صندوق بین‌المللی پول می‌باشد. در مورد پرونده‌های قضائی، تبدیل مبالغ مزبور به پول رایج ملی باید بر مبنای ارزش آن پول رایج برحسب اس.دی.آر در تاریخ حکم صورت پذیرد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد برحسب اس.دی.آر، طبق شیوه ارزش گذاری محاسبه می شود که عملا توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت ها و معاملات اعمال می گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متعاهد تعیین می‌نماید محاسبه خواهد شد. با این وجود کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و قوانین آنها اعمال مفاد بند (۱)، (۲) و (۳) ماده (۲۲) را مجاز نمی‌شمارد به هنگام تصویب یا الحاق یا در هر زمان پس از آن می‌توانند اعلام نمایند که سقف مسؤولیت متصدی حمل و نقل در پرونده‌های قضائی در سرزمین آنها مبلغ ۱۲۵/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر در مورد بند (۱) ماده (۲۲) و ۲۵۰ واحد پولی برای هر کیلوگرم در مورد بند (۲) ماده (۲۲) و ۵/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر در مورد بند (۳) ماده (۲۲) می باشد. واحد پولی مزبور برابر با شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. این مبالغ را می‌توان به هر پول رایج ملی مربوط، به نزدیک‌ترین عدد غیر اعشاری تبدیل نمود. تبدیل این مبالغ به پول رایج ملی باید بر اساس قانون کشور موردنظر صورت گیرد.

فصل دوم ـ حیطه شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده۳ـ کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده توسط این تشریفات (پروتکل) در مورد حمل و نقل بین‌المللی به گونه تعریف شده در ماده (۱) این کنوانسیون اعمال می‌گردد، مشروط بر این که محل مبدأ و مقصد موضوع ماده مذکور یا در سرزمین دو طرف این تشریفات (پروتکل) یا در سرزمین یک طرف این تشریفات (پروتکل) با محل توقف مورد توافق در سرزمین کشوری دیگر واقع شده باشد.

فصل سوم ـ مقررات نهائی

ماده۴ـ بین طرفهای این تشریفات (پروتکل)، کنوانسیون و تشریفات (پروتکل) باید با هم به عنوان سندی واحد خوانده و تفسیر شوند و به عنوان کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۱) مونترال مورخ ۱۹۷۵ (۱۳۵۴) شناخته شوند.

ماده۵ ـ این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم الاجرا شدن طبق مفاد ماده (۷) برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

ماده۶ ـ

۱ـ این تشریفات (پروتکل) منوط به تصویب کشورهای امضاکننده خواهد بود.

۲ـ تصویب این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی‌باشد به منزله الحاق به کنوانسیون به گونه اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) خواهد بود.

۳ـ اسناد تصویب باید نزد دولت جمهوری خلق لهستان تودیع گردد.

ماده۷ـ

۱ـ این تشریفات (پروتکل) به محض این که سی کشور امضاکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی‌امین سند تصویب، میان کشورهای مزبور لازم‌الاجرا می‌گردد. پس از آن این تشریفات (پروتکل) برای هر کشوری که آن را تصویب می کند در نودمین روز پس از تودیع اسناد تصویب توسط آن لازم الاجرا خواهد شد.

۲ـ این تشریفات (پروتکل) به محض لازم‌الاجرا شدن باید توسط جمهوری خلق لهستان نزد سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

ماده۸ ـ

۱ـ این تشریفات (پروتکل) پس از لازم الاجرا شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاکننده، مفتوح باشد.

۲ـ الحاق به این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون نمی باشد به منزله الحاق به کنوانسیون اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) است.

۳ـ الحاق باید با تودیع سند الحاق نزد دولت جمهوری خلق لهستان انجام پذیرد و در نودمین روز پس از تودیع، نافذ می‌گردد.

ماده۹ـ

۱ـ هر طرف این تشریفات (پروتکل) می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان عضویت خود در این تشریفات (پروتکل) را فسخ نماید.

۲ـ فسخ عضویت، شش ماه پس از دریافت اطلاعیه فسخ عضویت توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ می‌گردد.

۳ـ میان طرفهای این تشریفات (پروتکل)، فسخ عضویت در کنوانسیون طبق ماده (۳۹) آن توسط هر یک از آنها به هیچ وجه به منزله فسخ عضویت در کنوانسیون اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) تلقی نخواهد شد.

ماده۱۰ـ هیچ گونه قید تحدید تعهدی را نمی توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت.

ماده۱۱ـ دولت جمهوری خلق لهستان باید تاریخ هر یک از امضاها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم الاجرا شدن این تشریفات (پروتکل) و دیگر اطلاعات مربوط را فوری به اطلاع تمام کشورهای طرف کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون اصلاح شده مزبور و کلیه کشورهای امضاکننده یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری برساند.

ماده۱۲ـ میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای متعاهد کنوانسیون نیز می باشند، متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است و در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ (۱۳۴۰/۶/۲۷) در گوادالاخارا به امضا رسیده است (که از این پس «کنوانسیون گوادالاخارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱)کنوانسیون گوادالاخارا در این تشریفات (پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون

ورشو» در کنوانسیون گوادالاخارا شامل ارجاع به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۱) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

ماده۱۳- این تشریفات (پروتکل) برای امضا تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم الاجرا شدن طبق ماده (۷) در وزارت امور خارجه جمهوری خلق لهستان مفتوح خواهد ماند. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری باید دولت جمهوری خلق لهستان را از هر یک از موارد امضا و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضا در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد، آگاه نماید.

برای گواهی مراتب بالا امضا کنندگان تام‌الاختیار زیر که به طور مقتضی مجاز می باشند این تشریفات (پروتکل) را امضا نموده‌اند.

این تشریفات (پروتکل) بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار و نهصد و هفتاد و پنج در چهار متن معتبر به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی در مونترال تنظیم گردید.

در صورت بروز هر نوع اختلاف، متن فرانسوی، که کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) نیز به همان زبان تدوین شده است حاکم خواهد بود.

تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) امضا شده در مونترال

در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ (۱۳۵۴/۷/۳) به منظور اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضا شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) و اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) امضا شده در لاهه در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶)

دولتهای امضاکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضا شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) امضا شده در لاهه در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶) به شرح زیر توافق نمودند:

فصل اول - اصلاحات کنوانسیون

ماده۱- کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می کند، کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) است.

ماده۲- ماده (۲۲) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده۲۲-

۱- در مورد حمل اشخاص، مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۱۶۶۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر) محدود می‌گردد. هر گاه طبق قانون دادگاهی که به موضوع رسیدگی می‌کند مقرر گردد که خسارات به اقساط پرداخت گردد ارزش برابری اقساط مزبور نباید از این سقف تجاوز نماید. با این وجود طی قراردادی ویژه، متصدی حمل و نقل و مسافر می توانند در مورد سقف بالاتری از مسؤولیت توافق کنند.

۲-

الف) در مورد حمل بار همراه ثبت شده و بار، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۱۷ اس.دی.آر محدود می‌گردد، مگر آن که مسافر یا فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل نسبت به تحویل آن در مقصد ارزش ویژه‌ای را اظهار نموده و در صورت لزوم وجه تکمیلی را پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل مسؤول پرداخت مبلغی خواهد بود که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نباشد، مگر آن که ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی محموله هنگام تحویل توسط مسافر یا فرستنده در مقصد بیشتر است.

ب) در صورت مفقود شدن، صدمه دیدن یا تأخیر در ارسال بخشی از بار یا بار همراه ثبت شده یا اشیا داخل آنها، وزنی که در تعیین مقداری که مسؤولیت متصدی حمل و نقل به آن محدود می‌باشد درنظر گرفته می شود، باید فقط محدود به وزن بسته یا بسته‌ها گردد. با این وجود در صورتی که مفقود شدن، صدمه دیدن یا تأخیر در ارسال بخشی از بار یا بار همراه ثبت شده یا اشیا داخل آنها بر ارزش دیگر بسته‌های مندرج در همان رسید دریافت بار همراه یا همان بارنامه تأثیر گذارد، وزن کل بسته یا بسته‌های مزبور نیز باید در تعیین سقف مسؤولیت درنظر گرفته شود.

۳- در مورد اشیائی که مسافر مسؤولیت نگهداری آنها را خود به عهده می گیرد، مسؤولیت متصدی حمل و نقل به ۳۳۲ اس.دی.آر نسبت به هر مسافر محدود می‌گردد.

۴- سقفهای مقرر در این ماده نباید دادگاه را از صدور حکم طبق قوانین خود برای تمام یا بخشی از هزینه‌های دادرسی و دیگر مخارج مربوط به اقامه دعوی علاوه بر مبلغ خسارت مندرج در فوق که خواهان متحمل شده است، بازدارد. اگر میزان خسارت‌های مورد حکم، منهای هزینه‌های دادرسی و سایر مخارج مربوط به اقامه دعوا از مبلغی که متصدی حمل و نقل به طور کتبی ظرف شش ماه از تاریخ رویداد موجب خسارت یا پیش از طرح دعوی - چنانچه دیرتر صورت گیرد- به خواهان پیشنهاد نموده باشد تجاوز نکند، مفاد فوق اعمال نخواهد شد.

۵ - چنین تلقی خواهد شد که مبالغ مذکور در این ماده بر مبنای اس.دی.آر بر اساس اس.دی.آر تعریف شده توسط صندوق بین‌المللی پول می‌باشد. در مورد پرونده های قضائی، تبدیل مبالغ مزبور به پول رایج ملی باید بر مبنای ارزش آن پول رایج برحسب اس.دی.آر در تاریخ حکم صورت پذیرد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد برحسب اس.دی.آر طبق شیوه ارزش‌گذاری محاسبه می شود که عملا توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت ها و معاملات اعمال می گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف متعاهد عظما تعیین می‌نماید محاسبه خواهد شد. با این وجود کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و قوانین آنها اعمال مفاد بند (۱)، جز (الف) بند (۲) و بند (۳) ماده (۲۲) را مجاز نمی‌شمارد به هنگام تصویب یا الحاق یا در هر زمان پس از آن می‌توانند اعلام نمایند که سقف مسؤولیت متصدی حمل و نقل در پرونده‌های قضائی در سرزمین آنها مبلغ ۲۵۰/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر در مورد بند (۱) ماده (۲۲) و ۲۵۰ واحد پولی برای هر کیلوگرم در مورد جز (الف) بند (۲) ماده (۲۲) و ۵/۰۰۰ واحد پولی برای هر مسافر در مورد بند (۳) ماده (۲۲) می‌باشد. واحد پولی مزبور برابر با شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. این مبالغ را می‌توان به هر پول رایج ملی مربوط به نزدیک‌ترین عدد غیر اعشاری تبدیل نمود. تبدیل این مبالغ به پول رایج ملی باید بر اساس قانون کشور مورد نظر صورت گیرد.

فصل دوم - حیطه شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده۳- کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب این تشریفات (پروتکل) در مورد حمل و نقل بین‌المللی به گونه تعریف شده در ماده (۱) این کنوانسیون اعمال می‌گردد مشروط بر آنکه محل مبدأ و مقصد موضوع ماده مذکور یا در سرزمین دو طرف این تشریفات (پروتکل) یا در سرزمین یک طرف این تشریفات (پروتکل) با محل توقف مورد توافق در سرزمین کشوری دیگر واقع شده باشد.

فصل سوم - مقررات نهائی

ماده۴- بین طرفهای این تشریفات (پروتکل)، کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و این تشریفات (پروتکل) باید با هم به عنوان سندی واحد خوانده و تفسیر شوند و به عنوان کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) شناخته شوند.

ماده۵ - این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم الاجرا شدن طبق مفاد ماده(۷)، برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

ماده۶ -

۱- این تشریفات (پروتکل) منوط به تصویب کشورهای امضاکننده خواهد بود.

۲- تصویب این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی‌باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵ ۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی باشد به منزله الحاق به کنوانسیون به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

۳- اسناد تصویب باید نزد دولت جمهوری خلق لهستان تودیع گردد.

ماده۷-

۱- این تشریفات (پروتکل) به محض این که سی کشور امضاکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی‌اُمین سند تصویب میان کشورهای مزبور لازم‌الاجرا می‌گردد. پس از آن این تشریفات (پروتکل) برای هر کشوری که آن را تصویب کند در نودمین روز پس از تودیع اسناد تصویب توسط آن لازم الاجرا خواهد شد.

۲- این تشریفات (پروتکل) به محض لازم‌الاجرا شدن باید توسط جمهوری خلق لهستان نزد سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

ماده۸ -

۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم الاجرا شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاکننده، مفتوح باشد.

۲- الحاق به این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی‌باشد به منزله الحاق به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) می‌باشد.

۳- الحاق باید با تودیع سند الحاق به دولت جمهوری خلق لهستان انجام پذیرد و در نودمین روز پس از تودیع، نافذ می‌گردد.

ماده۹-

۱- هر طرف این تشریفات (پروتکل) می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان عضویت خود در این تشریفات (پروتکل) را فسخ نماید.

۲- فسخ عضویت، شش ماه پس از دریافت اطلاعیه فسخ عضویت توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ می‌گردد.

۳- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل)، فسخ عضویت در کنوانسیون ورشو طبق ماده (۳۹) آن یا فسخ عضویت در تشریفات (پروتکل) لاهه طبق ماده (۲۴) آن به هیچ وجه به منزله فسخ عضویت درکنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) تلقی نخواهد شد.

ماده۱۰- هیچ گونه قید تحدید تعهدی را نمی توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت، به استثنای این که هر کشوری می‌تواند در هر زمان طی اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان اعلام نماید که کنوانسیون اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) در مورد حمل و نقل اشخاص، بار و بار همراه مقامات نظامی در هواپیمایی که در آن کشور به ثبت رسیده است و کل ظرفیت آن توسط آن مقامات یا از طرف آنها محفوظ نگهداشته شده است، قابل اجرا نمی‌باشد.

ماده۱۱- دولت جمهوری خلق لهستان باید بلافاصله تاریخ هر یک از امضاها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم‌الاجرا شدن این تشریفات (پروتکل) و دیگر اطلاعات مربوط را به اطلاع تمام کشورهای طرف کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون اصلاح شده مزبور و کلیه کشورهای امضاکننده یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برساند.

ماده۱۲- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای کنوانسیون نیز می باشند ، متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است و در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ (۱۳۴۰/۶/۲۷) در گوادالاخارا به امضا رسیده است (که از این پس «کنوانسیون گوادالاخارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱) کنوانسیون گوادالاخارا در این تشریفات (پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون ورشو» در کنوانسیون گوادالاخارا شامل ارجاع به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

ماده۱۳- این تشریفات (پروتکل) برای امضا تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم‌الاجرا شدن طبق ماده (۷) در وزارت امور خارجه جمهوری خلق لهستان مفتوح خواهد ماند. سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری باید دولت جمهوری خلق لهستان را از هر یک از موارد امضا و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضا در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد فوری آگاه نماید.

برای گواهی مراتب بالا امضا کنندگان تام‌الاختیار زیر که به طور مقتضی مجاز می باشند این تشریفات (پروتکل) را امضا نموده‌اند.

این تشریفات (پروتکل) در بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار ونهصد و هفتاد و پنج (۱۳۵۴/۷/۳) در چهار متن معتبر به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی در مونترال تنظیم شد.

در صورت بروز هر نوع اختلاف، متن فرانسوی، که کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) نیز به همان زبان تدوین شده است حاکم خواهد بود.

تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) امضا شده در مونترال

در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ (۱۳۵۴/۷/۳) به منظور اصلاح کنوانسیون

یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضا شده

در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) و اصلاح شده

به موجب تشریفات(پروتکل) امضا شده در لاهه

در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵(۱۳۳۴/۷/۶)

دولتهای امضاکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضا شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) امضا شده در لاهه در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶) به شرح زیر توافق نمودند:

فصل اول ـ اصلاحات کنوانسیون

ماده۱ـ کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می کند، کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴شمسی) است.

ماده۲ـ در ماده (۲) کنوانسیون، بند (۲) حذف و بندهای زیر جایگزین آن می‌گردد:

«۲ـ در حمل اقلام پستی، متصدی حمل و نقل طبق قواعد حاکم در مورد رابطه میان متصدیان حمل و نقل و ادارات پستی، تنها نسبت به اداره پستی ذی ربط مسؤول خواهد بود.

۳ـ به استثنای آن چه در بند (۲) این ماده پیش بینی شد، مفاد این کنوانسیون در مورد حمل اقلام پستی اعمال نخواهد شد.»

ماده۳ـ در فصل (۲) کنوانسیون، بخش سوم (مواد ۵ الی ۱۶) حذف و مواد زیر جایگزین آن می‌گردد:

«بخش سوم ـ تهیه و تنظیم سند مربوط به بار

ماده۵ ـ

(۱) در حمل بار، بارنامه هوایی باید تحویل داده شود.

(۲) هر روش دیگری که سابقه ای از حمل و نقل را ثبت می کند، می تواند با رضایت فرستنده جایگزین تحویل بارنامه هوایی شود. چنانچه از ابزار دیگری استفاده شود، متصدی حمل و نقل باید درصورت درخواست فرستنده، رسیدی را برای بار به فرستنده تحویل دهد که اجازه شناسایی محموله و دسترسی به اطلاعات ثبتی در سابقه ثبت شده به وسیله روش دیگر را می‌دهد.

(۳) عدم امکان استفاده از دیگر روش ثبت کننده سابقه حمل و نقل در نقاط گذر (ترانزیت) و مقصد، موضوع بند(۲) این ماده، به متصدی حمل و نقل اجازه عدم پذیرش بار را برای حمل و نقل نمی دهد.»

ماده۶ ـ

(۱) بارنامه هوایی باید توسط فرستنده در سه بخش اصلی تنظیم شود.

(۲) بخش نخست باید دارای نوشته «برای متصدی حمل و نقل» باشد؛ این بخش باید توسط فرستنده امضا شود. بخش دوم باید دارای نوشته «برای تحویل دهنده» باشد و توسط فرستنده و متصدی حمل و نقل امضا شود. بخش سوم باید توسط متصدی حمل و نقل امضا و پس از پذیرش بار به فرستنده تحویل داده شود.

(۳) امضای متصدی حمل و نقل و فرستنده می تواند به صورت اصل یا مُهری باشد.

(۴) در صورت تنظیم بارنامه هوایی توسط متصدی حمل و نقل بنابه درخواست فرستنده، باید چنین فرض شود که این کار را از طرف فرستنده انجام داده است مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

ماده۷ـ در صورت وجود بیش از یک بسته:

الف) متصدی حمل و نقل بار حق درخواست تنظیم بارنامه های هوایی جداگانه را از فرستنده دارد؛

ب) فرستنده حق درخواست تحویل رسیدهای جداگانه را هنگام استفاده از روشهای دیگر موضوع بند (۲) ماده (۵) از متصدی حمل و نقل دارد.

ماده۸ ـ بارنامه هوایی و رسید بار باید دربردارنده موارد زیر باشد:

الف) مشخصات محلهای مبدأ و مقصد

ب) چنانچه محلهای مبدأ و مقصد در داخل قلمرو یک طرف معظم متعاهد با یک یا چند محل توقف مورد توافق در داخل قلمرو کشور دیگری باشد، مشخصات حداقل یکی از این نقاط توقف؛ و

پ) مشخصات وزن محموله

ماده۹ـ عدم رعایت مفاد مواد (۵) الی (۸) نباید بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که خود باید تابع قواعد این کنوانسیون از جمله قواعد مربوط به میزان محدودیت مسؤولیت باشد، تأثیر بگذارد.

ماده۱۰ـ

(۱) فرستنده مسؤول صحت مشخصات و اظهارات مربوط به بار است که توسط او یا از طرف او در بارنامه وارد شود یا توسط او یا از طرف او برای متصدی حمل و نقل جهت وارد کردن در رسید بار یا وارد کردن در سابقه ثبتی به وسیله روشهای دیگر موضوع بند (۲) ماده (۵) تهیه و تنظیم شده است.

(۲) فرستنده باید متصدی حمل و نقل را دربرابر کلیه صدمات وارده به او یا هر فرد دیگری که متصدی حمل و نقل نسبت به او به علت تخلف از مقررات، عدم صحت یا نقص مشخصات و اظهارات ارائه شده توسط فرستنده یا از طرف او مسؤول است، بیمه نماید.

(۳) با رعایت مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده، متصدی حمل و نقل باید فرستنده را در برابر کلیه صدماتی که او یا هر فرد دیگری که فرستنده نسبت به او مسؤول است، به علت تخلف از مقررات، عدم صحت یا نقص مشخصات و اظهارات ارائه

شده توسط متصدی حمل و نقل یا از طرف او در رسید بار یا در سابقه ثبتی به وسیله روشهای دیگر موضوع بند (۲) ماده (۵) متحمل شده است، بیمه نماید.

ماده۱۱-

(۱) بارنامه هوایی یا رسید بار، مدرک محمول بر صحت انعقاد قرارداد، پذیرش بار و شرایط حمل و نقل ذکر شده در آن است.

(۲) کلیه اظهارات مندرج در بارنامه هوایی یا رسید بار که مربوط به وزن، ابعاد و بسته بندی بار است و نیز اظهارات مربوط به تعداد بسته‌ها، مدرک محمول بر صحت موارد اظهار شده است؛ اظهارات مربوط به تعداد، حجم و شرایط بار مدرکی علیه متصدی حمل و نقل محسوب نمی شود به استثنای آنچه که در بارنامه هوایی بوده و ذکر شده است تا توسط او و در حضور فرستنده کنترل شود یا مربوط به شرایط ظاهری بار باشد.

ماده۱۲-

(۱) فرستنده به تبع مسؤولیتی که به موجب قرارداد حمل و نقل در انجام کلیه تعهدات خود دارد، حق خارج کردن بار را با تخلیه آن در فرودگاه مبدأ یا مقصد، یا با متوقف نمودن آن در مسیر سفر در هر فرود هواپیما یا با درخواست تحویل آن به محل مقصد یا در مسیرسفر به شخص دیگری غیر از گیرنده اصلی یا با درخواست بازگرداندن آن به فرودگاه مبدأ دارد. فرستنده نباید از این حق تخلیه بار به روشی استفاده نماید که به متصدی حمل و نقل یا دیگر فرستنده ها لطمه ای وارد شود و باید هر هزینه ای را که به موجب استفاده از این حق تحمیل شده است، بازپرداخت نماید.

(۲) در صورت عدم امکان انجام سفارشات فرستنده، متصدی حمل و نقل باید او را بدون درنگ مطلع سازد.

(۳) درصورت پیروی متصدی حمل و نقل از سفارشات فرستنده جهت تخلیه بار بدون نیاز به تهیه بخشی از بارنامه هوایی یا رسید بار که به فرستنده تحویل داده شده است، بدون لطمه به حق وصول از جانب فرستنده، وی مسؤول هرگونه آسیبی خواهد بود که ممکن است پس از آن به هر شخصی که قانونا در مالکیت آن بخش از بارنامه هوایی یا رسید بار است وارد گردد.

(۴) حق اعطا شده به فرستنده به محض آغاز حق گیرنده، طبق ماده (۱۳) ملغی می گردد. اماچنانچه گیرنده از پذیرش بار سرباز زند یا امکان تماس با او نباشد، فرستنده مجدداً ازحق تخلیه بار برخوردار می گردد.

ماده۱۳-

(۱) به استثنای زمانی که فرستنده از حق خود به موجب ماده (۱۲) استفاده کرده باشد، گیرنده مجاز است هنگام رسیدن بار به مقصد، از متصدی حمل و نقل تحویل بار را در قبال پرداخت هزینه های تعیین شده و مطابق با شرایط حمل و نقل، درخواست نماید.

(۲) وظیفه متصدی حمل و نقل، مطلع نمودن گیرنده به محض رسیدن بار است، مگر آنکه توافق دیگری صورت گرفته باشد.

(۳) در صورت اذعان متصدی حمل و نقل به مفقود شدن بار، یا درصورت نرسیدن بار پس از سپری شدن هفت روز از موعد رسید، گیرنده حق استفاده از حقوقی را که به تبع قرارداد حمل و نقل حاصل می شود، علیه متصدی حمل و نقل دارد.

ماده۱۴- فرستنده و گیرنده هریک می توانند به ترتیب از کلیه حقوق خود به موجب مواد (۱۲) و (۱۳) با نام خود استفاده نمایند اعم از اینکه این اقدام را به نفع خود ، یا به نفع دیگری انجام دهند، مشروط بر اینکه تعهدات وضع شده در قرارداد حمل و نقل را انجام دهند.

ماده۱۵-

(۱) مواد (۱۲)، (۱۳) و (۱۴) روابط گیرنده و فرستنده را با یکدیگر و همینطور روابط دو جانبه طرف های سوم را که نسبت به فرستنده یا گیرنده ذی حق هستند، تحت تأثیر قرار نمی دهد.

(۲) مفاد مواد (۱۲)، (۱۳) و (۱۴)، تنها با قید صریح در بارنامه هوایی یا رسید بار قابل تغییر است.

ماده۱۶-

(۱) فرستنده باید اطلاعات و مدارکی را که ضروری می باشد، جهت انجام تشریفات گمرکی، مبادی ورودی یا پلیس گمرک، پیش از تحویل بار به گیرنده تهیه نماید. فرستنده مسؤولیت هرگونه خسارت وارده به دلیل فقدان، نقص یا تخلف از هر یک از این اطلاعات یا مدارک را نسبت به متصدی حمل و نقل دارد، مگرآنکه علت خسارت، تقصیر متصدی حمل و نقل، خدمه یا عوامل او باشد.

(۲) متصدی حمل و نقل هیچ تعهدی در تحقیق نسبت به صحت یا کفایت این اطلاعات یا مدارک ندارد.»

ماده۴- ماده (۱۸) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

«ماده۱۸-

(۱) متصدی حمل و نقل، چنانچه حادثه منجر به صدمه، حین حمل و نقل هوایی اتفاق افتاده باشد، مسؤول خسارت وارده در اثر تخریب یا مفقودی، یا صدمه به بار همراه ثبت شده می باشد.

(۲) متصدی حمل و نقل تنها در شرایطی که حادثه منتج به صدمه طی حمل و نقل هوایی روی داده باشد، در برابر صدمه ای که در اثر تخریب، مفقودی یا صدمه به بار وارد شده باشد، مسؤول است.

(۳) در هر حال، درصورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که تخریب، مفقودی یا صدمه به بار فقط از یک یا چند مورد از موارد زیر ناشی شده است، مسؤول نخواهد بود:

الف) نقص ، کیفیت یا ایراد ذاتی آن بار

ب) بسته بندی ناقص آن بار که توسط فردی به جز متصدی حمل و نقل، خدمه یا عوامل او انجام شده باشد.

پ) اقدام به جنگ یا درگیری مسلحانه

ت) اقدام مقامات دولتی که در ارتباط با ورود، خروج یا گذر (ترانزیت) بار انجام شده باشد.

(۴) حمل و نقل هوایی با معنای ذکر شده در بند های فوق الذکر این ماده، مدت زمانی را شامل می شود که طی آن بار

همراه یا بار غیرهمراه، در فرودگاه یا داخل هواپیما، یا درصورت فرود هواپیما، خارج از فرودگاه، در هر مکان دیگری، تحت مسؤولیت متصدی حمل و نقل باشد.

(۵) مدت زمان حمل هوایی شامل حمل و نقل زمینی، دریایی یا رودخانه ای که خارج از فرودگاه انجام شود، نمی گردد. در هر حال چنانچه این عملیات در اجرای قرارداد حمل هوایی با هدف بارگیری، تحویل یا تراباری انجام شود، چنین استنباط می شود که هر صدمه‌ای در نتیجه حادثه‌ای رخ داده است که در فرآیند حمل و نقل هوایی بوده است، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.»

ماده۵ ـ ماده(۲۰) کنوانسیون حذف شده و ماده زیر جایگزین آن می گردد:

ماده۲۰ـ متصدی حمل و نقل در حمل و نقل مسافر و بار همراه و درمورد وارد شدن صدمه به واسطه تأخیر در حمل بار، در صورتی که متصدی حمل و نقل اثبات کند که کلیه اقدامات لازم برای اجتناب از صدمه از جانب او، خدمه و عوامل او انجام شده یا امکان انجام چنین اقداماتی از جانب آنها وجود نداشته است، مسؤول نمی باشد.

ماده۶ ـ ماده (۲۱) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده۲۱ـ

(۱) در حمل مسافر و بار همراه، چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت نماید که صدمه معلول بی توجهی شخص صدمه دیده بوده و یا این بی توجهی به صدمه کمک نموده است، دادگاه می تواند طبق مفاد قانون خود، متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسؤولیت خود معاف نماید.

(۲) در حمل بار، چنانچه متصدی حمل و نقل اثبات نماید که صدمه به واسطه بی توجهی یا تخلف دیگر یا ترک فعل شخص مدعی غرامت یا شخصی که متصدی حمل و نقل نسبت به او دارای حقوقی است، وارد شده یا این عوامل به صدمه کمک نموده اند، متصدی حمل و نقل باید کلاً یا جزئاً از مسؤولیت نسبت به شاکی تا حدی که این بی توجهی یا تخلف یا ترک فعل باعث صدمه شده یا به آن کمک نموده است، معاف گردد.»

ماده۷ـ در ماده (۲۲) کنوانسیون،

الف) در جز (الف) بند (۲)، عبارت «و بار» حذف می‌گردد.

ب) پس از جز (الف) بند (۲)، جز زیر درج می‌گردد:

«ب) در مورد حمل بار، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۱۷ اس.دی.آر محدود می‌گردد، مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل نسبت به تحویل آن در مقصد ارزش ویژه ای را اظهار نموده و در صورت لزوم وجه تکمیلی را پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل مسؤول پرداخت مبلغی خواهد بود که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نباشد، مگر آنکه ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی بار هنگام تحویل توسط فرستنده در مقصد بیشتر است.»

پ) جز (ب) بند (۲) به عنوان جز (پ) بند (۲) تعیین می‌گردد.

ت) پس از بند (۵)، بند زیر درج می‌گردد:

«۶ـ چنین تلقی خواهد شد که مبالغ مزبور در این ماده بر مبنای اس.دی.آر براساس اس.دی.آر تعریف شده توسط صندوق بین‌المللی پول می‌باشد. درمورد پرونده‌های قضائی، تبدیل مبالغ مزبور به پول رایج ملی باید بر مبنای ارزش آن پول رایج برحسب اس.دی.آر در تاریخ حکم صورت پذیرد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد برحسب اس.دی.آر، طبق شیوه ارزش گذاری محاسبه می‌شود که عملا توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت ها و معاملات اعمال می‌گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی باشد براساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متعاهد تعیین می نماید محاسبه خواهد شد. با این وجود کشورهایی که عضو صندوق بین المللی پول نیستند و قوانین آنها اعمال مفاد جز (ب) بند (۲) ماده (۲۲) را مجاز نمی‌شمارد به هنگام تصویب یا الحاق یا در هر زمان پس از آن می‌توانند اعلام نمایند که سقف مسؤولیت متصدی حمل و نقل در پرونده‌های قضائی در سرزمین آنها مبلغ (۲۵۰) واحد پولی برای هر کیلوگرم می‌باشد. واحد پولی مزبور برابر با شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. این مبالغ را می‌توان به هر پول رایج ملی مربوط، به نزدیک ترین عدد غیر اعشاری تبدیل نمود. تبدیل این مبالغ به پول رایج ملی باید براساس قانون کشور مورد نظر صورت گیرد.»

ماده۸ ـ ماده (۲۴) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده۲۴ـ

۱ـ در حمل مسافر و بار همراه، هرگونه اقامه دعوا برای خسارت، بر هر اساسی که باشد، می تواند بدون خدشه به این موضوع که چه کسانی حق اقامه دعوا دارند و حقوق مربوط به آنها چیست، تنها تابع شرایط و حدود مقرر در این کنوانسیون باشد.

۲ـ در حمل بار، هرگونه اقامه دعوا برای خسارت بر هر اساسی که باشد اعم از اینکه به موجب این کنوانسیون یا طی قرارداد یا مسؤولیت مدنی یا غیره صورت گرفته باشد، می تواند بدون خدشه به این موضوع که چه کسانی حق اقامه دعوا دارند و حقوق مربوط به آنها چیست، تنها تابع شرایط و حدود مقرر در این کنوانسیون باشد. حدود مسؤولیت مزبور، بیشترین حد می‌باشد و شرایط موجد مسؤولیت هر چه باشد نمی تواند موجب فراتر رفتن آن شود.»

ماده۹ـ ماده (۲۵) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

«ماده۲۵ـ در حمل مسافر و بار همراه ، اگر ثابت شود که صدمه در اثر فعل یا ترک فعل متصدی حمل و نقل، خدمه یا عوامل او بوده است که با هدف وارد آوردن صدمه یا براثر بی دقتی و با علم به اینکه احتمالا منجر به این صدمه خواهد شد، انجام شده است، مشروط بر آن که در صورت فعل یا ترک فعل مزبور خدمه یا عامل، همچنین ثابت شود که او در چهارچوب کاری خود عمل نموده است حدود مسؤولیت موضوع ماده (۲۲) نباید اعمال گردد. »

ماده۱۰ـ در ماده (۲۵ـ الف) کنوانسیون ، بند (۳) حذف و بند زیر جایگزین آن می‌گردد:

۳ـ در صورتی که در حمل و نقل مسافر و بار همراه ، ثابت شود که صدمه در اثر فعل یا ترک فعل خدمه یا عامل و با هدف وارد آوردن صدمه یا براثر بی دقتی و با علم به اینکه احتمالا منجر به این صدمه خواهد شد انجام شده است، مفاد بند (۱) و (۲) این ماده نباید اعمال گردد.»

ماده۱۱ـ پس از ماده (۳۰) کنوانسیون ، ماده زیر درج می‌گردد:

«ماده۳۰ـ الف ـ هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه ای به موضوع داشتن یا نداشتن حق شخص مسؤول خسارت، طبق این کنوانسیون، برای آقامه دعوا علیه شخص دیگری وارد نمی نماید.»

ماده۱۲ـ ماده (۳۳) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

«ماده۳۳ـ به استثنای آنچه در بند (۳) ماده (۵) پیش بینی شده است، هیچ چیز در این کنوانسیون نباید مانع متصدی حمل و نقل برای انعقاد هر قرارداد حمل و نقل یا تنظیم مقرراتی شود که با مفاد این کنوانسیون در تضاد نیستند.»

ماده۱۳ـ ماده (۳۴) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

«ماده۳۴ـ مفاد ماده (۳) تا پایان ماده (۸) مربوط به اسناد حمل، نباید در صورت انجام حمل و نقل در شرایط فوق العاده و خارج از چهارچوب معمول حرفه متصدی حمل و نقل هوایی، اعمال گردد.»

فصل دوم ـ حیطه شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده۱۴ـ کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب این تشریفات (پروتکل) در مورد حمل و نقل بین‌المللی به گونه تعریف شده در ماده (۱) این کنوانسیون اعمال می‌گردد مشروط بر آنکه محل مبدأ و مقصد موضوع ماده مذکور یا در سرزمین دو طرف این تشریفات (پروتکل) یا در سرزمین یک طرف این تشریفات (پروتکل) با محل توقف مورد توافق در سرزمین کشوری دیگر واقع شده باشد.

فصل سوم ـ مقررات نهائی

ماده۱۵ـ بین طرفهای این تشریفات (پروتکل)، کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و این تشریفات (پروتکل) باید با هم به عنوان سندی واحد خوانده و تفسیر شوند و به عنوان کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) شناخته شوند.

ماده۱۶ـ این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم الاجرا شدن طبق مفاد ماده(۱۸)، برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

ماده۱۷ـ

۱ـ این تشریفات (پروتکل) منوط به تصویب کشورهای امضاکننده خواهد بود.

۲ـ تصویب این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی‌باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی باشد به منزله الحاق به کنوانسیون به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

۳ـ اسناد تصویب باید نزد دولت جمهوری خلق لهستان تودیع گردد.

ماده۱۸ـ

۱ـ این تشریفات (پروتکل) به محض این که سی کشور امضاکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی‌اُمین سند تصویب میان کشورهای مزبور لازم‌الاجرا می‌گردد. پس از آن این تشریفات (پروتکل) برای هر کشوری که آن را تصویب کند در نودمین روز پس از تودیع اسناد تصویب توسط آن لازم الاجرا خواهد شد.

۲ـ این تشریفات (پروتکل) به محض لازم‌الاجرا شدن باید توسط جمهوری خلق لهستان نزد سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

ماده۱۹ـ

۱ـ این تشریفات (پروتکل) پس از لازم الاجرا شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاکننده، مفتوح باشد.

۲ـ الحاق به این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی‌باشد به منزله الحاق به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) می‌باشد.

۳ـ الحاق باید با تودیع سند الحاق به دولت جمهوری خلق لهستان انجام پذیرد و در نودمین روز پس از تودیع، نافذ می‌گردد.

ماده۲۰ـ

۱ـ هر طرف این تشریفات (پروتکل) می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان عضویت خود در این تشریفات (پروتکل) را فسخ نماید.

۲ـ فسخ عضویت، شش ماه پس از دریافت اطلاعیه فسخ عضویت توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ می‌گردد.

۳ـ میان طرفهای این تشریفات (پروتکل)، فسخ عضویت در کنوانسیون ورشو طبق ماده (۳۹) آن یا فسخ عضویت در تشریفات (پروتکل) لاهه طبق ماده (۲۴) آن به هیچ وجه به منزله فسخ عضویت درکنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) تلقی نخواهد شد.

ماده۲۱ـ

۱ـ فقط قیود تحدید تعهد زیر را می‌توان در مورد این تشریفات (پروتکل) درنظر گرفت:

الف) هر کشوری می‌تواند در هر زمان طی اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان اعلام نماید که کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) در مورد حمل و نقل اشخاص، بار همراه و بار غیرهمراه مقامات نظامی در هواپیمایی که در آن کشور به ثبت رسیده است و کل ظرفیت آن توسط آن مقامات یا از طرف آنها محفوظ نگهداشته شده است، قابل اجرا نمی‌باشد؛ و

ب) هر کشوری می تواند در زمان تصویب یا الحاق به تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۳) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی)، یا در هر زمانی پس از آن، اعلام نماید تا جایی که کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی)، به حمل مسافر و بار همراه مربوط می گردد، نسبت به مفاد آنها مقید نمی‌باشد. چنین اعلامیه‌ای نود روز پس از تاریخ وصول اعلامیه توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ خواهد شد.

۲ـ هر کشوری که طبق بند قبل قید تحدید تعهدی را در نظر گرفته است، می تواند در هر زمان از قید تحدید تعهد مزبور با

ارسال اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان، انصراف دهد.

ماده۲۲ـ دولت جمهوری خلق لهستان باید بلافاصله تاریخ هر یک از امضاها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم‌الاجرا شدن این تشریفات (پروتکل) و دیگر اطلاعات مربوط را به اطلاع تمام کشورهای طرف کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون اصلاح شده مزبور و کلیه کشورهای امضاکننده یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برساند.

ماده۲۳ـ میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای کنوانسیون نیز می باشند، متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است و در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ (۱۳۴۰/۶/۲۷) در گوادالاخارا به امضا رسیده است (که از این پس «کنوانسیون گوادالاخارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱) کنوانسیون گوادالاخارا در این تشریفات (پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون ورشو» در کنوانسیون گوادالاخارا شامل ارجاع به کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

ماده۲۴ـ در صورتی که دو یا چند کشور، هم طرف این تشریفات (پروتکل) و هم طرف تشریفات (پروتکل) گواتمالاسیتی مورخ ۱۹۷۱ میلادی (۱۳۵۰ شمسی)، یا طرف تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۳) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) باشند، قواعد زیر میان آنها اعمال می‌گردد:

الف) مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب این تشریفات (پروتکل)، درخصوص بار و اقلام پستی، بر مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب تشریفات (پروتکل) گواتمالاسیتی مورخ ۱۹۷۱ میلادی (۱۳۵۰ شمسی) یا تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۳) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) حاکم خواهد بود.

ب) مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب تشریفات (پروتکل) گواتمالاسیتی مورخ ۱۹۷۱ میلادی (۱۳۵۰ شمسی) یا تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۳) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) در خصوص مسافر و بار همراه، بر مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب این تشریفات (پروتکل) حاکم خواهد بود.

ماده۲۵ـ این تشریفات (پروتکل) برای امضا تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم‌الاجرا شدن طبق ماده (۲۸)، در وزارت امور خارجه جمهوری خلق لهستان مفتوح خواهد ماند. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری باید دولت جمهوری خلق لهستان را از هر یک از موارد امضا و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضا در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد فوری آگاه نماید.

برای گواهی مراتب بالا امضا کنندگان تام‌الاختیار زیر که به طور مقتضی مجاز می باشند این تشریفات (پروتکل) را امضا نموده‌اند.

این تشریفات (پروتکل) در بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار ونهصد و هفتاد و پنج (۱۳۵۴/۷/۳) در چهار متن معتبر به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی در مونترال تنظیم شد.

در صورت بروز هر نوع اختلاف، متن فرانسوی، که کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) نیز به همان زبان تدوین شده است حاکم خواهد بود.

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و یک تبصره منضم به متن تشریفات (پروتکل)های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ بیست و چهارم تیرماه یکهزار و سیصد و نود و چهار مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۳۹۴/۵/۱۴ به تأیید شورای نگهبان رسید.

رئیس مجلس شورای اسلامی ـ علی لاریجانی/

منبع : سایت مجلس شورای اسلامی