

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

۱۳۹۴/۵/۱۹

شماره ۷۳/۳۴۶ ۱۰۵ - - -

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 یکمصد و بیست و سوم (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 - علی لاریجانی

۱۳۹۴/۵/۲۶

شماره ۶۳۲۰۸

وزارت راه و شهرسازی

در اجرای اصل یکمصد 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 یک هزار 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 ۷۳/۳۴۶ ۱۰۵ مورخ ۱۳۹۴/۵/۱۹ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده، جهت اجرا ابلاغ می گردد.

با توجه به اصل یکمصد 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 - 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 - 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 مهر ۱۳۵۴ هجری شمسی) در مونتreal به تصویب رسیده است به شرح پیوست ملحق گردد و اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع نماید.

تبصره - در اجرای این قانون رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکمصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

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

در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ (۱۳۵۴/۷/۳) به منظور اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی 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 بین المللی امضا شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به شرح زیر توافق نمودند:

فصل اول - اصلاحات کنوانسیون

ماده ۱ - کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می کند، کنوانسیون ورشو مورخ ۱۹۲۹ میلادی (۱۳۰۸ هجری شمسی) است.

ماده ۲ - ماده (۲۲) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می گردد:

ماده ۲ -

۱ - در مورد حمل مسافرین، مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۸۳۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر) محدود می گردد. هرگاه طبق قانون دادگاهی که به موضوع رسیدگی می کند 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 - در مورد حمل بار همراه و بار غیر همراه 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.

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

۴. 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 متعهده‌ی که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد برحسب اس.دی.آر، طبق شیوه ارزش گذاری محاسبه می‌شود که عملاً توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت‌ها و معاملات اعمال می‌گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعهده‌ی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متعاقد 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) می‌باشد. واحد پولی مزبور برابر با شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا با عیار نهمصد 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 - حیطة شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده ۳- 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 - مقررات نهائی

ماده ۴- 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) موثرال مورخ ۱۹۷۵ (۱۳۵۴) شناخته شوند.

ماده ۵- این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم الاجرا شدن طبق مفاد ماده (۷) برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

ماده ۶ -

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 به منزله الحاق به کنوانسیون به گونه اصلاح شده به موجب این تشریفات (پروتکل) خواهد بود.

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

ماده ۷-

۱- 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 می‌کند در نودمین روز پس از تودیع اسناد تصویب توسط آن لازم‌الاجرا خواهد شد.

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

ماده ۸ -

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

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

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

ماده ۹-

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 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.

ماده ۱۰- هیچ گونه قید تحدید تعهدی را نمی‌توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت.

ماده ۱۱- دولت جمهوری خلق لهستان باید تاریخ هر یک از امضاها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم‌الاجرا 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 بین‌المللی هواپیمایی کشوری برساند.

ماده ۱۲- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای متعاقد کنوانسیون نیز می‌باشند، 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 گوادالاجارا به امضا رسیده است (که از این پس «کنوانسیون گوادالاجارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱) کنوانسیون گوادالاجارا در این تشریفات (پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون

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

ماده ۱۳- 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 می‌باشند 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 موترال 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 موترال

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

ماده ۱- کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می‌کند، کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) است.

ماده ۲- ماده (۲۲) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده ۲۲-

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 می‌توانند 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 اشیاء داخل آنها، وزنی که در تعیین مقداری که مسؤولیت متصدی حمل و نقل به آن محدود می‌باشد در نظر گرفته می‌شود، 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 اشیاء 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 در نظر گرفته شود.

۳- در مورد اشیائی که مسافر مسؤولیت نگهداری آنها را خود به عهده می‌گیرد، 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 طرف 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 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 متعهده که عضو صندوق بین‌المللی پول می‌باشد برحسب اس.دی.آر طبق شیوه ارزش‌گذاری محاسبه می‌شود که عملاً توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت‌ها و معاملات اعمال می‌گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعهده که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف متعاقد عظمای 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

ماده ۳- 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 مبدا 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 نهایی

ماده ۴- 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) موترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) شناخته شوند.

ماده ۵- این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم الاجرا شدن طبق مفاد ماده (۷)، برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

ماده ۶-

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

۲- تصویب 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) 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) موترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

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

ماده ۷-

۱- 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 لازم الاجرا می گردد. 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 لازم الاجرا شدن باید توسط جمهوری خلق لهستان نزد سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

ماده ۸-

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) نمی باشد 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) موترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) می باشد.

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

ماده ۹-

۱- هر طرف این تشریفات (پروتکل) می تواند با ارسال اطلاعیه ای 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 می گردد.

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 در کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) و به موجب تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۲) موترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) تلقی نخواهد شد.

ماده ۱۰- هیچ گونه قید تحدید تعهدی را نمی توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت، به استثنای این که هر کشوری می تواند در هر زمان طی اطلاعیه ای 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 نمی باشد.

ماده ۱۱- دولت جمهوری خلق لهستان باید بلافاصله تاریخ هر یک از امضاها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم الاجرا 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 بین المللی هواپیمایی کشوری برساند.

ماده ۱۲- 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 بین المللی 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 گوادالاجارا به امضا رسیده است (که از این پس «کنوانسیون گوادالاجارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱) کنوانسیون گوادالاجارا در این تشریفات (پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون ورشو» در کنوانسیون گوادالاجارا 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) موترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

ماده ۱۳- این تشریفات (پروتکل) برای امضا تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین المللی 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 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 بین المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می باشد فوری آگاه نماید.

برای گواهی مراتب بالا امضا کنندگان تام الاختیار زیر که به طور مقتضی مجاز می باشند این تشریفات (پروتکل) را امضا نموده اند.

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

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

ماده ۱- کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می‌کند، کنوانسیون ورشو به گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) است.

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

«۲- 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.

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

ماده ۳- در فصل (۲) کنوانسیون، بخش سوم (مواد ۵ الی ۱۶) حذف و مواد زیر جایگزین آن می‌گردد:

«بخش سوم - تهیه و تنظیم سند مربوط به بار

ماده ۵-

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

(۲) هر روش دیگری که سابقه ای از حمل و نقل را ثبت می‌کند، می‌تواند با رضایت فرستنده جایگزین تحویل بارنامه هوایی شود. چنانچه از ابزار دیگری استفاده شود، متصدی حمل و نقل باید 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 نمی‌دهد.»

ماده ۶-

(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 می‌تواند به صورت اصل یا مهری 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.

ماده ۷- 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.

ماده ۸- 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

ماده ۹- 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.

ماده ۱۰-

(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 در برابر 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.

ماده ۱۱-

(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 نمی‌شود 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.

ماده ۱۲-

(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 مسیر سفر 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 فرستنده‌ها 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) در صورت 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 قانوناً 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 می‌گردد. اماچنانچه گیرنده از پذیرش بار سرباز زند یا امکان تماس با او نباشد، فرستنده مجدداً از حق تخلیه بار برخوردار می‌گردد.

ماده ۱۳-

(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 هزینه‌های 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 در صورت 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 می‌شود، علیه متصدی حمل و نقل دارد.

ماده ۱۴- فرستنده و گیرنده هریک می‌توانند 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.

ماده ۱۵-

(۱) مواد (۱۲)، (۱۳) و (۱۴) روابط گیرنده و فرستنده را با یکدیگر و همینطور روابط دو جانبه طرف‌های سوم را که نسبت به فرستنده یا گیرنده ذی‌حق هستند، تحت تأثیر قرار نمی‌دهد.

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

ماده ۱۶-

(۱) فرستنده باید اطلاعات و مدارکی را که ضروری می‌باشد، 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، مگر آنکه 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.»

ماده ۱۷- (۱۸) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

«ماده ۱۸-

(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 می‌باشد.

(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، در صورتی 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 بند‌های فوق‌الذکر این ماده، مدت زمانی را شامل می‌شود که طی آن بار

همراه یا بار غیر همراه، در فرودگاه یا داخل هواپیما، یا در صورت 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 صدمه ای در نتیجه حادثه ای رخ داده است که در فرآیند حمل و نقل هوایی بوده است، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.»

ماده ۵- ماده (۲۰) کنوانسیون حذف شده و ماده زیر جایگزین آن می گردد:

ماده ۲۰- متصدی حمل و نقل در حمل و نقل مسافر و بار همراه و در مورد 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.

ماده ۶- ماده (۲۱) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می گردد:

ماده ۲۱-

(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 جزاً 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 جزاً 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.»

ماده ۷- در ماده (۲۲) کنوانسیون،

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

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

«ب) در مورد حمل بار، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۱۷ اس.دی.آر محدود می گردد، 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 می گردد.

ت) پس از بند (۵)، بند زیر درج می گردد:

«۶- چنین تلقی خواهد شد که مبالغ مزبور در این ماده بر مبنای اس.دی.آر براساس اس.دی.آر تعریف شده توسط صندوق بین المللی پول می باشد. 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 متعهده که عضو صندوق بین المللی پول می باشد برحسب اس.دی.آر، طبق شیوه ارزش گذاری محاسبه می شود که عملاً توسط صندوق بین المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت ها و معاملات اعمال می گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعهده که عضو صندوق بین المللی پول نمی باشد براساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متعاقد 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 نمی شمارد به هنگام تصویب یا الحاق یا در هر زمان پس از آن می توانند اعلام نمایند که سقف مسؤولیت متصدی حمل و نقل در پرونده های قضائی در سرزمین آنها مبلغ (۲۵۰) واحد پولی برای هر کیلوگرم می باشد. واحد پولی مزبور برابر با شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم است. این مبالغ را می توان 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.»

ماده ۸- ماده (۲۴) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می گردد:

ماده ۲۴-

۱- 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.

۲- 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 می باشد و شرایط موجد مسؤولیت هر چه باشد نمی تواند موجب فراتر رفتن آن شود.»

ماده ۹- ماده (۲۵) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می گردد:

«ماده ۲۵- 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 بر اثر بی دقتی و با علم به اینکه احتمالاً 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.»

ماده ۱۰- در ماده (۲۵) الف) کنوانسیون، بند (۳) حذف و بند زیر جایگزین آن می گردد:

۳- 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 بر اثر بی دقتی و با علم به اینکه احتمالاً منجر به این صدمه خواهد شد انجام شده است، مفاد بند (۱) و (۲) این ماده نباید اعمال گردد.»

ماده ۱۱- پس از ماده (۳۰) کنوانسیون، ماده زیر درج می گردد:

«ماده ۳۰- الف- هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه ای به موضوع داشتن یا نداشتن حق شخص مسؤول خسارت، طبق این کنوانسیون، برای اقامه دعوا علیه شخص دیگری وارد نمی نماید.»

ماده ۱۲۵- ماده (۳۳) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

«ماده ۳۳- 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.»

ماده ۱۳- ماده (۳۴) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

«ماده ۳۴- 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 حرقه متصدی حمل و نقل هوایی، اعمال گردد.»

فصل دوم - حیطه شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده ۱۴- 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

ماده ۱۵- 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.

ماده ۱۶- این تشریفات (پروتکل) تا زمان لازم الاجرا شدن طبق مفاد ماده (۱۸)، برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۷-

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 ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی‌باشد 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.

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

ماده ۱۸-

۱- 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 کند در نودمین روز پس از تودیع اسناد تصویب توسط آن لازم‌الاجرا خواهد شد.

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

ماده ۱۹-

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

۲- الحاق به 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) 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.

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

ماده ۲۰-

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 در 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) تلقی نخواهد شد.

ماده ۲۱-

۱- فقط قیود تحدید تعهد زیر را می‌توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر 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 می‌تواند 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 می‌گردد، نسبت به مفاد آنها مقید نمی‌باشد. چنین اعلامیه‌ای نود روز پس از تاریخ وصول اعلامیه توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ خواهد شد.

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

ارسال اطلاعاتی به دولت جمهوری خلق لهستان، انصراف دهد.

ماده ۲۲- 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 مبرور و کلیه کشورهای امضاکننده یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری برساند.

ماده ۲۳- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای کنوانسیون نیز می‌باشند، 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 گوادالاجارا به امضا رسیده است (که از این پس «کنوانسیون گوادالاجارا» نامیده خواهد شد) در مواردی که حمل و نقل به موجب توافق موضوع بند (ب) ماده (۱) کنوانسیون گوادالاجارا در این تشریفات (پروتکل) مورد حکم قرار گرفته باشد، هرگونه ارجاع به «کنوانسیون ورشو» در کنوانسیون گوادالاجارا 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) موترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

ماده ۲۴- 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) موترال 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) موترال 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) موترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) درخصوص مسافر و بار همراه، بر مفاد ناشی از نظام تأسیس شده به موجب این تشریفات (پروتکل) حاکم خواهد بود.

ماده ۲۵- 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 قوری آگاه نماید.

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

این تشریفات (پروتکل) در بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار و نهمصد و هفتاد و پنج (۱۳۵۴/۷/۳) در چهار متن معتبر به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی در موترال 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 - علی لاریجانی/

منبع : سایت مجلس شورای اسلامی