



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

دوره نهم - سال اول

تاریخ چاپ ۱۳۹۱/۷/۲

شماره چاپ ۷۷

شماره ثبت ۷۳

یک شوری

لایحه 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
(در اجرای ماده (۱۴۰) آیین نامه داخلی مجلس شورای اسلامی)

کمیسیونهای ارجاعی

اصلی:	عمران
فرعی:	اقتصادی - امنیت ملی و سیاست خارجی - صنایع و معادن - قضائی و حقوقی

معاونت قوانین

باسمه تعالی

شماره ۴۸۱۸۵/۵۴۷۹۹

تاریخ ۱۳۹۱/۳/۲۲

معاونت امور مجلس رئیس جمهور

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۹۱/۳/۲۱ موافقت نمود:

لوايح مندرج در فهرست پیوست که به مهر «دفتر هیأت دولت» تأیید شده

است، در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار گیرد.

محمدرضا رحیمی

معاون اول رئیس جمهور

شماره: ۴۵۲۱۰/۲۰۷۸۱۸

تاریخ: ۱۳۹۰/۱۰/۲۰

جناب آقای دکتر لاریجانی

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه «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 بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۳۹۰/۸/۲۹ هیأت وزیران به تصویب رسیده است، جهت طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می گردد.

محمود احمدی نژاد

رئیس جمهور

مقدمه:

مطابق ماده (۲۲) کنوانسیون ۱۹۲۹ میلادی ورشو و ماده (۲۴) تشریفات (پروتکل) اصلاحی ۱۹۵۵ میلادی مربوط به یکسان سازی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی، میزان غرامت ناشی از فوت یا صدمات بدنی که شرکتهای و متصدیان حمل و نقل هوایی در جریان سوانح هوایی باید به شکات و اولیای دم پرداخت کنند، معادل ۲۵۰.۰۰۰ فرانک پوانکاره فرانسه تعیین گردیده بود. با توجه به منسوخ شدن و از رونق افتادن واحد پولی فرانک پوانکاره، تشریفات (پروتکل) های (۱)، (۲) و (۴) مونترال - مصوب ۱۹۷۵ میلادی - مبنای پرداخت واحد پولی صندوق بین المللی پول موسوم به اس.دی. آر ملاک عمل قرار گرفتند؛ لکن دولت جمهوری اسلامی ایران هنوز به تشریفات (پروتکل) های اخیرالذکر ملحق نگردیده است، لذا چگونگی محاسبه میزان این گونه غرامات محل اختلاف می باشد، بنابراین در راستای انطباق با استانداردهای بین المللی و رفع خلأ قانونی موجود، لایحه زیر جهت طی تشریفات قانونی ارائه می شود:

لایحه 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 ۱۹۲۹ میلادی و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه ۱۹۵۵ میلادی مربوط به

یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی که در سال ۱۹۷۵ میلادی در مونترال به تصویب رسیده است (به شرح پیوست) ملحق گردد و اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع نماید.

رئیس‌جمهور

وزیر راه و شهرسازی

بسم الله الرحمن الرحيم

تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۱) امضاء 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 امضاء شده در ورشو

در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰)

دولتهای امضاءکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء 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 می‌کند، کنوانسیون

ورشو مورخ ۱۹۲۹ میلادی (۱۳۰۸ هجری شمسی) است.

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

۱- 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 از مسؤولیت توافق کنند.

۲- 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 آن‌که 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 آن‌که 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 به‌عهده 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 متعهدی 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 متعهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متعهد 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 مسئولیت 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 میلی‌گرم 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 - حیطة شمول کنوانسیون اصلاح شده

ماده ۳- کنوانسیون ورشو به‌گونه اصلاح شده توسط این تشریفات

(پروتکل) در مورد حمل و نقل بین‌المللی به‌گونه 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) مونترال مورخ ۱۹۷۵ (۱۳۵۴) شناخته شوند.

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

ماده ۶-

۱- این تشریفات (پروتکل) منوط به تصویب کشورهای امضاءکننده 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 امضاءکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی‌امین سند تصویب، میان کشورهای مزبور لازم‌الاجراء 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 لازم‌الاجراء خواهد شد.

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

ماده ۸-

۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم‌الاجراء شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاءکننده، 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 امضاءها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم‌الاجراء 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 امضاءکننده 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 (۱۳۴۰/۷/۲۷) در گوادالاخارا به امضاء 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.

ماده ۱۳- این تشریفات (پروتکل) برای امضاء تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم‌الاجراء 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 امضاء و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضاء در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد، آگاه نماید.

برای گواهی مراتب بالا امضاء کنندگان تام‌الاختیار زیر که به‌طور مقتضی مجاز می‌باشند این تشریفات (پروتکل) را امضاء 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) امضاء 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 امضاء شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹

(۱۳۰۸/۷/۲۰) و اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) امضاء شده

در لاهه در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶)

دولتهای امضاءکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) امضاء 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، مسئولیت 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 مسئولیت توافق کنند.

۲-

الف) در مورد حمل بار همراه ثبت شده و بار، مسئولیت 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 مسئول 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 مسئولیت 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 مسئولیت در نظر گرفته شود.

۳- در مورد اشیائی که مسافر مسئولیت نگهداری آنها را خود به عهده می‌گیرد، مسئولیت 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 شش‌ماه 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 متعهدی 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 متعهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف متعهد عظمای تعیین می‌نماید محاسبه خواهد شد. با این وجود کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و قوانین آنها اعمال مفاد بند (۱)، جزء (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 مسؤلیت 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 جزء (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 میلی‌گرم 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 - حیظه 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 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 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.

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

ماده ۶-

۱- این تشریفات (پروتکل) منوط به تصویب کشورهای امضاءکننده 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 (۲) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) خواهد بود.

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

ماده ۷-۷

۱- این تشریفات (پروتکل) به محض این که سی کشور امضاءکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی‌امین سند تصویب میان کشورهای مزبور لازم‌الاجراء 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 لازم‌الاجراء خواهد شد.

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

ماده ۸-۸

۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم‌الاجراء شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاءکننده، 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 (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.

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 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) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) تلقی نخواهد شد.

ماده ۱۰- هیچ گونه قید تحدید تعهدی را نمی‌توان 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 هوایمایی 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.

ماده ۱۱- دولت جمهوری خلق لهستان باید بلافاصله تاریخ هر یک از امضاءها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم‌الاجراء شدن این تشریفات (پروتکل) و دیگر اطلاعات مربوط را به اطلاع تمام کشورهای طرف کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون اصلاح شده مزبور و کلیه کشورهای امضاءکننده یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری برساند.

ماده ۱۲- 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 گوادالاخارا به امضاء 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.

ماده ۱۳- این تشریفات (پروتکل) برای امضاء تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم‌الاجراء 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 امضاء و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضاء در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد فوری آگاه نماید.

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

این تشریفات (پروتکل) در بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار و نهصد 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) امضاء 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 امضاء شده در ورشو
در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) و اصلاح شده
به موجب تشریفات (پروتکل) امضاء شده در لاهه
در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ (۱۳۳۴/۷/۶)**

دولتهای امضاءکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به گونه اصلاح شده به موجب تشریفات (پروتکل) امضاء 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 پیش‌بینی 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 سابقه‌ای 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 در صورت 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 امضاء شود. بخش دوم باید دارای نوشته «برای تحویل دهنده» باشد و توسط فرستنده و متصدی حمل و نقل امضاء شود. بخش سوم باید توسط متصدی حمل و نقل امضاء و پس از پذیرش بار به فرستنده تحویل داده شود.

(۳) امضای متصدی حمل و نقل و فرستنده می‌تواند به صورت اصل یا مهوری 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 بارنامه‌های 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 متعاقد 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 مسؤلیت باشد، تأثیر بگذارد.

ماده ۱۰-

(۱) فرستنده مسؤل 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 مسؤل 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 مسؤل 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 بسته‌بندی 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 مسئولیتی 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 هوایی 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 لطمه‌ای وارد شود و باید هر هزینه‌ای 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 اعطاء شده به فرستنده به محض آغاز حق گیرنده، طبق ماده (۱۳) ملغی می گردد. اما چنانچه گیرنده از پذیرش بار سرباز زند یا امکان تماس با او نباشد، فرستنده مجدداً از حق تخلیه بار برخوردار می گردد.

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 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 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 می شود، 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 طرف های سوم را که نسبت به فرستنده یا گیرنده ذی حق 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 ۴- ماده (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) بسته‌بندی 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 غیرهمراه، در فرودگاه

یا داخل هواپیما، یا در صورت فرود هواپیما، خارج از فرودگاه، در هر مکان دیگری، تحت مسؤلیت متصدی حمل و نقل باشد.

(۵) مدت زمان حمل هوایی شامل حمل و نقل زمینی، دریایی یا رودخانه‌ای که خارج از فرودگاه انجام شود، نمی‌گردد. در هر حال چنانچه این عملیات در اجرای قرارداد حمل هوایی با هدف بارگیری، تحویل یا تراباری انجام شود، چنین استنباط می‌شود که هر صدمه‌ای در نتیجه حادثه‌ای 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 می‌گردد:
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، مسؤل نمی‌باشد.

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

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

(۲) در حمل بار، چنانچه متصدی حمل و نقل اثبات نماید که صدمه به واسطه بی‌توجهی 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 نموده‌اند، متصدی حمل و نقل باید کلاً یا جزئاً از مسؤولیت نسبت به شاکی تا حدی که این بی‌توجهی یا تخلف یا ترک فعل باعث صدمه شده یا به آن کمک نموده است، معاف گردد.»

ماده ۷- در ماده (۲۲) کنوانسیون،

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

ب) پس از جزء (الف) بند (۲)، جزء 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 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 آنکه ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی بار هنگام تحویل توسط فرستنده در مقصد بیشتر است.»

پ) جزء (ب) بند (۲) به‌عنوان جزء (پ) بند (۲) تعیین می‌گردد.

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

«۶- 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. 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 متعهدی 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 متعهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد براساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متعهد تعیین می‌نماید محاسبه خواهد شد. با این وجود کشورهایی که عضو صندوق بین‌المللی پول نیستند و قوانین آنها اعمال مفاد جزء (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 مسؤلیت 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 نزدیک‌ترین 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 می‌گردد:

ماده ۲۴-

۱- در حمل مسافر و بار همراه، هرگونه اقامه دعوا برای خسارت، بر هر اساسی که باشد، می‌تواند 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 بی‌دقتی 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 می‌گردد:
«ماده ۳۰- الف- هیچ چیز در این کنوانسیون خدشه‌ای به موضوع داشتن یا نداشتن حق شخص مسئول خسارت، طبق این کنوانسیون، برای اقامه دعوا علیه شخص دیگری وارد نمی‌نماید.»

ماده ۱۲- ماده (۳۳) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:
«ماده ۳۳- به استثنای آنچه در بند (۳) ماده (۵) پیش‌بینی 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 فوق‌العاده و خارج از چهارچوب معمول حرفه متصدی حمل و نقل هوایی، اعمال گردد.»

فصل دوم - حیظه 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 الاجراء شدن طبق مفاد ماده (۱۸)، برای امضای هر کشوری مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۷ -

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

۲- تصویب این تشریفات (پروتکل) از جانب هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو نمی‌باشد یا هر کشوری که طرف کنوانسیون ورشو به‌گونه اصلاح شده در لاهه در سال ۱۹۵۵ میلادی (۱۳۳۴ شمسی) نمی‌باشد به منزله الحاق به کنوانسیون به‌گونه 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 امضاءکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی‌امین سند تصویب میان کشورهای مزبور لازم‌الاجراء 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 لازم‌الاجراء خواهد شد.
- ۲- این تشریفات (پروتکل) به محض لازم‌الاجراء شدن باید توسط جمهوری خلق لهستان نزد سازمان ملل متحد به ثبت برسد.

ماده ۱۹-

- ۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم‌الاجراء شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاءکننده، 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 (۴) مونترال 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 ۲۰-

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 (۴) مونترال مورخ ۱۹۷۵ میلادی (۱۳۵۴ شمسی) تلقی نخواهد شد.

۱- فقط قيود تحديد تعهد زير را مي توان در مورد اين تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت:

الف) هر کشوری می تواند در هر زمان طی اطلاعیه ای 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 غیر 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 اجراء نمی باشد؛ 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 نمی باشد. چنین اعلامیه ای نود روز پس از تاریخ وصول اعلامیه توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ خواهد شد.

۲- هر کشوری که طبق بند قبل قید تحديد تعهدی را در نظر گرفته است، می تواند در هر زمان از قید تحديد تعهد مزبور با ارسال اطلاعیه ای به دولت جمهوری خلق لهستان، انصراف دهد.

ماده ۲۲- دولت جمهوری خلق لهستان باید بلافاصله تاریخ هر یک از امضاءها، تاریخ تودیع هر سند تصویب یا الحاق، تاریخ لازم الاجراء شدن این تشریفات (پروتکل) و دیگر اطلاعات مربوط را به اطلاع تمام کشورهای طرف کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون اصلاح شده مزبور و کلیه کشورهای امضاءکننده یا ملحق شونده به این تشریفات (پروتکل) و نیز سازمان بین‌المللی هوایمایی 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 (۱۳۴۰/۷۲۷) در گوادالاخارا به امضاء 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 به‌گونه 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.

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) 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) 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 امضاء تا اول ژانویه ۱۹۷۶ (۱۳۵۵/۱۰/۱۱) در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم‌الاجراء 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 امضاء و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضاء در مقر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می‌باشد فوری آگاه نماید.

برای گواهی مراتب بالا امضاء کنندگان تام‌الاختیار زیر که به‌طور مفتضی
مجاز می‌باشند این تشریفات (پروتکل) را امضاء نموده‌اند.

این تشریفات (پروتکل) در بیست و پنجمین روز از ماه سپتامبر سال هزار
ونهد 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.