

« بسمه تعالی »

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 تایید 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 امضاء سند، نزد امین اسناد و ترتیبات مندرج در ماده (۷) موافقتنامه می باشد.

حسن روحانی
رئیس جمهور

رونوشت:

دکتر مقام معظم رهبری - دفتر رئیس جمهور - دفتر ریاست قوه قضائیه - دفتر ریاست مجلس شورای اسلامی - دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام - دفتر معاون اول رئیس جمهور - معاونت امور مجلس رئیس جمهور - معاونت حقوقی رئیس جمهور - وزارت امور خارجه - وزارت امور اقتصادی و دارایی - سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور - دیوان محاسبات کشور - دفتر هیأت دولت - دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت - امور توافقیهای بین المللی - معاونت امور تقنینی معاونت امور مجلس - معاونت قوانین مجلس شورای اسلامی - اداره کل پیگیری طرح ها و لوایح - اداره کل اسناد و تنقیح قوانین مجلس شورای اسلامی - اداره کل تدوین قوانین مجلس شورای اسلامی - معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات نهاد ریاست جمهوری - سامانه ملی قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران - امور تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات نهاد ریاست جمهوری - روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران (جهت درج در روزنامه) ۱۳۹۴/۵/۱۹

تنظیم متن	تطبیق مصوبه	کنترل ابلاغ	تأیید نهایی
محمد...	محمد...	محمد...	افشار

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- کنوانسیون 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، مسؤلیت 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 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 تواند 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 می گردد، مگر آن که مسافر یا 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 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 می باشد در نظر گرفته می شود، باید فقط محدود به وزن بسته یا بسته ها 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 بسته های مندرج در همان رسید دریافت بار همراه یا همان بارنامه تأثیر گذارد، وزن کل بسته یا بسته های مزبور نیز باید در تعیین سقف مسؤولیت در نظر 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 می گردد.

۴- سقفهای مقرر در این ماده نباید دادگاه را از صدور حکم طبق قوانین خود برای تمام یا بخشی از هزینه های 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 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 ارزش‌گذاری محاسبه می‌شود که عملاً توسط صندوق بین‌المللی پول در تاریخ حکم برای فعالیت‌ها و معاملات اعمال می‌گردد. ارزش پول رایج ملی طرف عظمای متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف متعاهد 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 می‌تواند اعلام نمایند که سقف مسئولیت 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 میلی گرم طلا یا 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 بین المللی به گونه تعریف شده در ماده (۱) این کنوانسیون اعمال می گردد 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 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) مونترال 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 امضاءکننده، اسناد تصویب خود را تودیع نمایند، در نودمین روز پس از تودیع سی امین سند تصویب میان کشورهای مزبور لازم الاجراء 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 الاجراء خواهد شد.

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

ماده ۸-

۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم الاجراء 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 (۲) 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 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 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 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.

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 هواپیمایی 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 (۱۳۴۰/۷/۲۷) 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 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- کنوانسیون‌نی 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 ذی‌ربط 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:

شماره: ۷۳/۳۴۶۱۰

تاریخ: ۱۳۹۴/۵/۱۹

پیوست:

«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 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 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 مسئولیت 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.

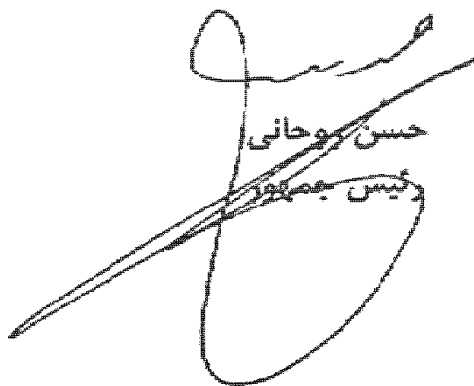
(۳) با رعایت مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده، متصدی حمل و نقل باید فرستنده را در برابر کلیه صدماتی که او یا هر فرد دیگری که فرستنده نسبت به او مسؤول است، به علت تخلف از مقررات، عدم صحت یا نقص مشخصات و

«بسمه تعالی»

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 تایید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۷۳/۳۴۶۱۰ مورخ ۱۳۹۴/۵/۱۹ مجلس شورای اسلامی واصل گردیده، جهت اجرا ابلاغ می گردد.

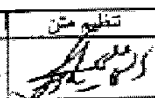
با توجه به اصل یکصد و بیست و پنجم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران اجرای مفاد موافقتنامه منوط به انجام تشریفات امضاء سند، نزد امین اسناد و ترتیبات مندرج در ماده (۷) موافقتنامه می باشد.


 حسن روحانی
 رئیس جمهور

رونوشت:

۱- دفتر مقام معظم رهبری - دفتر رئیس جمهور - دفتر ریاست قوه قضائیه - دفتر ریاست مجلس شورای اسلامی - دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام - دفتر معاون اول رئیس جمهور - معاونت امور مجلس رئیس جمهور - معاونت حقوقی رئیس جمهور - وزارت امور خارجه - وزارت امور اقتصادی و دارایی - سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور - دیوان محاسبات کشور - دفتر هیأت دولت - دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت - امور توافقیهای بین المللی - معاونت امور تقنینی معاونت امور مجلس - معاونت قوانین مجلس شورای اسلامی - اداره کل پیگیری طرح ها و لوایح - اداره کل اسناد و تنقیح قوانین مجلس شورای اسلامی - اداره کل تدوین قوانین مجلس شورای اسلامی - معاونت تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات نهاد ریاست جمهوری - سازمان ملی قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران - امور تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات نهاد ریاست جمهوری - روزنامه رسمی

جمهوری اسلامی ایران (جهت درج در روزنامه) ۱۳۹۴/۵/۱۹

تخلیص متن	نظریه مصوبه	کنترل ابلاغ	تائید نهایی
	محمّد زاهد	حسّی	انفاد

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 بسته ها، 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.

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 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 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) 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

مسئول 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 می‌گردد. اما چنانچه 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) یا 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 می باشد، جهت انجام تشریفات گمرکی، مبادی ورودی یا پلیس گمرک، پیش از تحویل بار به گیرنده تهیه نماید. فرستنده مسئولیت 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 می گردد:

«ماده ۱۸-

(۱) متصدی حمل و نقل، چنانچه حادثه منجر به صدمه، حین حمل و نقل هوایی اتفاق افتاده باشد، مسئول 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، مسئول 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، مسئول 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 غیرهمراه، در فرودگاه یا داخل هواپیما، یا در صورت فرود هواپیما، خارج از فرودگاه، در هر مکان دیگری، تحت مسئولیت 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 ترابری 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 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، صدمه و عوامل او انجام شده یا امکان انجام چنین اقداماتی از جانب آنها وجود نداشته است، مسؤول 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 مسئولیت 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.»

ماده ۷- در ماده (۲۲) کنوانسیون،

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

ب) پس از جزء (الف) بند (۲)، جزء 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) جزء (ب) بند (۲) به عنوان جزء (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 متعاهدی 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 متعاهدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد براساس 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 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 مسئولیت 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 مسئولیت مدنی یا غیره صورت گرفته 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. حدود مسئولیت مزبور، بیشترین حد می‌باشد و شرایط موجد مسئولیت هر چه باشد نمی‌تواند 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 برآثر 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 مسئولیت 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 برآثر 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 ۱۲- ماده (۳۳) کنوانسیون حذف و ماده زیر جایگزین آن می گردد:

«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 فوق‌العاده و خارج از چهارچوب معمول حریفه 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 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 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 (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 سی امین سند تصویب میان کشورهای مزبور لازم الاجراء 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 الاجراء خواهد شد.

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

ماده ۱۹-

۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم الاجراء 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.

ماده ۲۱-

۱- فقط قیود تحدید تعهد زیر را می توان در مورد این 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 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 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

شماره: ۷۳/۳۴۶۱۰

تاریخ: ۱۳۹۴/۵/۱۹

پست:

حضرت حجت الاسلام والمسلمین جناب آقای دکتر حسن روحانی
رئیس محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۴۵۲۱۰/۲۰۷۸۱۸ مورخ ۱۳۹۰/۱۰/۲۰ در اجرای
اصل یکصد 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.

علی لاریجانی

دفترخانه مرکزی ریاست جمهوری

شماره: ۶۳۲۰۸

۱۳۹۴/۰۵/۱۹

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 تحدید تعهدی را در نظر گرفته است، می تواند در هر زمان از قید تحدید تعهد مزبور با ارسال اعلامیه 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 بین المللی هواپیمایی کشوری برساند.

ماده ۲۳- 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 (۱۳۴۰/۷/۲۷) 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 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 می گردد:

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 بین المللی هواپیمایی کشوری و پس از آن تا زمان لازم الاجراء شدن طبق ماده (۲۸)، 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 امضاء و تاریخ مربوط به آن در طی زمانی که تشریفات (پروتکل) برای امضاء در مقر سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری مفتوح می باشد فوری آگاه نماید.

شماره: ۷۳/۳۴۶۱۰

تاریخ: ۱۳۹۴/۵/۱۹

پیت:

برای گواهی مراتب بالا امضاء کنندگان تام‌الاختیار زیر که به‌طور 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.

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. ب.

لد
علی لاریجانی

شماره: ۷۳/۳۴۶۱۰

تاریخ: ۱۳۹۴/۵/۱۹

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**

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
مونترال 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 یکصد و
سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، الزامی است.

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 بین المللی 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 بین المللی امضاء شده در ورشو در
تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به شرح زیر توافق نمودند:

فصل اول - اصلاحات کنوانسیون

ماده ۱- کنوانسیون 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 مسافری، مسئولیت 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 مسئولیت توافق کنند.

۲- در مورد حمل بار همراه و بار غیرهمراه ثبت شده، مسئولیت 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 مسئول 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 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- 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 متاعمدی 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 متاعمدی که عضو صندوق بین‌المللی پول نمی‌باشد بر اساس اس.دی.آر به نحوی که آن طرف عظمای متاعمد 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 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- حیطه 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 این‌که 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 نمی باشد 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 سی امین سند تصویب، میان کشورهای مزبور لازم الاجراء می گردد. 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 الاجراء خواهد شد.

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

ماده ۸-

- ۱- این تشریفات (پروتکل) پس از لازم الاجراء شدن باید برای الحاق کشورهای غیر امضاءکننده، مفتوح باشد.
- ۲- 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.
- ۳- الحاق باید با تودیع سند الحاق نزد 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 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 نمی توان 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 لازم الاجراء 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 برسانند.

ماده ۱۲- میان طرفهای این تشریفات (پروتکل) که طرفهای متعاهد
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 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.