

مقایسه نحوه صدور اسناد در حمل و نقل بین‌المللی هوایی در کنوانسیون‌های ورشو و مونترال و بررسی حقوق و تکالیف طرفین قرارداد

دکتر منصور جباری*

چکیده

متصدی حمل و نقل هوایی باید برای مسافر، لوازم شخصی وی و بار به ترتیب بلیت، رسید لوازم شخصی و بارنامه صادر کند. کنوانسیون‌های ۱۹۲۹ ورشو و ۱۹۹۹ مونترال وی را ملزم کرده‌اند که در صدور این اسناد مواردی را رعایت و نکاتی را الزاماً در این اسناد درج نماید. در صورتی که متصدی حمل و نقل همه موارد را رعایت نماید مسئولیت وی محدود به میزان مشخص شده در کنوانسیون‌ها خواهد بود و گرنه در صورت عدم رعایت بعضی از موارد، مسئولیت وی نامحدود بوده و در صورت اقامه دعوا به میزان واقعی خسارت وارده محکوم خواهد شد. مطابق کنوانسیون‌های مزبور، متصدی حمل، فرستنده و گیرنده کالا هر کدام حقوق و تکالیفی دارند که ملزم به رعایت آن‌ها هستند. این مقاله مقررات مربوط به صدور اسناد حمل و نقل در کنوانسیون‌های ورشو و مونترال را مقایسه و حقوق و تکالیف طرفین قرارداد را مورد بررسی قرار می‌دهد.

کلید واژگان

متصدی حمل و نقل، کنوانسیون ورشو، کنوانسیون مونترال، بلیت، لوازم شخصی، بارنامه، مسئولیت.

* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی.

مقدمه

قانون قابل اجرا در خصوص حمل و نقل هوایی در پروازهای بین‌المللی و پروازهای داخلی بسیاری از کشورها کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در مورد «یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی» است. کنوانسیون ورشو، در سال ۱۹۵۵ با تصویب پروتکلی در شهر لاهه اصلاح گردید. این پروتکل به پروتکل لاهه معروف است.

1. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc. 7838 (Warsaw Convention).

طبق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی ایران «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در معاهده مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضا رسیده، موضوع مصوب ۱۳۵۴، می‌باشد». مجموعه قوانین ۱۳۶۴، صص ۴۷۵-۴۷۴.

2. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, the Hague Protocol 1955, ICAO Doc. 7632.

۳. این کنوانسیون مجدداً در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا (پروتکل گواتمالا) و در سال ۱۹۷۵ در مونترال (پروتکل‌های چهارگانه مونترال) اصلاح گردید. پروتکل گواتمالا و پروتکل شماره ۳ مونترال تاکنون به مرحله اجرا در نیامده‌اند. چون تعداد کشورهای عضو پروتکل‌های مونترال بسیار کم هستند لذا در این مقاله از شرح آن‌ها خودداری شده است.

Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended at the Hague on 28 September 1955, [Guatemala City Protocol, 1971].



در سال ۱۹۹۹ کنوانسیون مونترال^۴ راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی تصویب شد. این کنوانسیون به منظور روزآمد کردن کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن تدوین شده و تغییرات اساسی در کنوانسیون ورشو داده است. نحوه صدور اسناد حمل و نقل، حقوق و تکالیف متصدی حمل، فرستندگان و گیرندگان کالا با توجه به این کنوانسیون‌ها تعیین شده است. به موجب بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل باید برای مسافر بلیت صادر و به وی تحویل نماید. هم‌چنین متصدی حمل باید برای لوازم شخصی رسید لوازم شخصی^۵، و برای محموله، بارنامه صادر نماید.

Additional Protocols to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on October 1929, 25 September 1975 [Montreal Protocols].

4. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.

تاکنون (می ۲۰۰۹) ۹۰ کشور به این کنوانسیون ملحق شده‌اند. از جمله دولت‌های ذیل کنوانسیون مونترال را امضا نموده و در کشور خود آن را تصویب کرده‌اند: استرالیا، آلبانی، اتریش، بوسنی هرزگوین، بحرین، باربادس، بلژیک، بلیز، بنین، بتسوانا، بلغارستان، کامرون، کانادا، کیپ‌ورد، کلمبیا، جزیره قبرس، جمهوری چک، دانمارک، استونی، فنلاند، فرانسه، گامبیا، آلمان، یونان، لهستان، ایسلند، ایرلند، ایتالیا، ژاپن، اردن، کنیا، کویت، لوکزامبورگ، مالت، مکزیک، موناکو، مغولستان، نامیبیا، هلند، نیوزلند، نیجریه، نورژ، پاناما، پاراگوئه، پرو، پرتغال، قطر، رومانی، گرانیداد، وست و نسان، عربستان سعودی، اسلواکی، اسلونی، اسپانیا، سوئد، سوریه، مقدونیه، تانگو، امارات متحده عربی، تانزانیا، امریکا، انگلستان، کره جنوبی و هم‌چنین اتحادیه اروپا.

۵. کنوانسیون ورشو، بند ۱ ماده ۴.

۶. همان، مواد ۵ و ۶.

بلیت، رسید لوازم شخصی و بارنامه حاوی نکاتی خواهد بود که درج برخی از آنها اجباری است. در صورتی که متصدی حمل و نقل مقررات کنوانسیون ورشو را در خصوص صدور اسناد حمل رعایت نماید، مسئولیت وی مطابق کنوانسیون خواهد بود. در غیر این صورت مسئولیت متصدی نامحدود بوده و نمی‌تواند به مقررات کنوانسیون که او را از مسئولیت مبرا یا مسئولیت او را محدود می‌کند استناد نماید. در تکمیل این اسناد، متصدی حمل و نقل، فرستنده و گیرنده وظایف و تعهداتی دارند که باید به آنها عمل نمایند. این مقاله در دو گفتار تنظیم شده است. نخست نحوه صدور اسناد را با توجه به کنوانسیون‌های ورشو و مونترال و در رویه قضایی دادگاه‌های مختلف بررسی و سپس در گفتار دوم به حقوق و تکالیف طرفین قرارداد خواهد پرداخت.

گفتار اول - اسناد حمل و نقل

الف - بلیت مسافر

بلیت مسافر، دلیل وجود قرارداد بین او و متصدی حمل و نقل است^۷ و شخص خسارت دیده با استناد به آن و مشخص نمودن نقاط مبدأ و مقصد، اجرای کنوانسیون مربوطه را درباره خود خواستار می‌شود. مطابق ماده ۳ کنوانسیون ورشو، برای حمل مسافر، متصدی باید بلیتی حاوی نکات ذیل صادر نماید:

یکم - محل و تاریخ صدور؛ دوم - نقاط مبدأ و مقصد؛ سوم - توقف‌های پیش‌بینی شده - به شرط آن که متصدی حمل در صورت لزوم مجاز باشد محل آن را تغییر دهد بدون آن که اعمال این حق جنبه بین‌المللی حمل و نقل را نفی نماید؛ چهارم - نام و نشانی

۷. پروتکل لاهه ۱۹۵۵، بند ۲ ماده ۳.

متصدی یا متصدیان حمل و نقل؛ پنجم - شرحی مبنی بر این که حمل و نقل مزبور مشمول مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو می‌باشد.^۸

ماده ۳ پروتکل لاهه، ماده ۳ کنوانسیون ورشو در خصوص مندرجات بلیت را به صورت زیر اصلاح نموده است:

در مورد حمل مسافر بلیطی حاوی نکات زیر تسلیم خواهد شد:

یکم - ذکر نقاط مبدأ و مقصد؛ دوم - اگر نقاط مبدأ و مقصد در سرزمین یک طرف متعاهد معظم واقع باشد و یک یا چند توقف در سرزمین یک دولت دیگر پیش‌بینی شده باشد ذکر حداقل یکی از محل‌های توقف مزبور؛ سوم - شرحی به این مضمون که چنانچه مسافر به مقصد کشوری غیر از کشور مبدأ سفر کند یا در چنین کشوری توقف نماید در آن صورت مسافرت وی مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود که بر طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت فوت یا صدمه بدنی و نیز در صورت مفقود یا معیوب شدن لوازم شخصی مسافر در اغلب موارد محدود می‌باشد.

دادگاه‌ها معتقدند بلیت صادره باید به موقع به مسافر تحویل داده شود. عدم صدور بلیت و یا عدم تحویل به موقع آن به مسافر آثاری به دنبال خواهد داشت که در زیر بررسی می‌گردد.

(۱) عواقب ناشی از عدم صدور بلیت

بلیت هواپیما برگه‌ای است که بر وجود قرارداد حمل میان متصدی حمل و نقل و مسافر گواهی می‌دهد. (Vershoo, 1983 at 45-49) با وجود این اگر برای مسافر بلیت

۸. کنوانسیون ورشو، بند ۱ ماده ۳.

9. Vershoo, D, An Introduction to Air Law, Kluwer and Taxation Publisher, Deventer/ Netherlands, 1983 (New ed. 2003).

صادر نشده باشد و یا اگر مسافری بلیت را به همراه نداشته باشد و یا بلیت صادر شده با مقررات منطبق نباشد، در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که در هر حال مشمول مقررات کنوانسیون ورشو است، تأثیری نخواهد داشت. بنابر این هرگاه متصدی حمل و نقل مسافری را بدون تسلیم بلیت مسافرت بپذیرد نمی‌تواند ادعا کند که کنوانسیون ورشو در پرواز مزبور اجرا نمی‌گردد و بدین وسیله خود را از مسئولیت مبرا یا مسئولیت خود را کاهش دهد.^{۱۰}

این قاعده پذیرفته شده است که هر کس زیانی به دیگری وارد آورد باید آن را جبران کند.^{۱۱} مبنای این اصل آن است که ارزش از دست رفته به زیان‌دیده بازگردانده شود. وقوع حادثه در یک پرواز هواپیمایی، در مقایسه با وسایل نقلیه دیگر، خدمات فراوان و اندوه‌باری برای مسافران هواپیما به بار می‌آورد. این عامل باعث شده است در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی توجه خاصی مبذول گردد. وجود بلیت در دست مسافر دلیل وجود قرارداد میان مسافر و متصدی حمل و نقل است. بنابراین رابطه میان متصدی حمل و نقل و زیان‌دیده مبتنی بر قرارداد و از نوع مسئولیت قراردادی است. در صورت وجود چنین رابطه‌ای، مسئولیت به ضرر متصدی حمل و نقل برقرار می‌شود.

مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد، مشروط بر این که حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد. هم‌چنین ماده ۱۸ کنوانسیون، متصدی حمل و نقل را مسئول خسارتی می‌داند که در

۱۰. کنوانسیون ورشو، بند ۲ ماده ۳.

۱۱. قاعده «لاضرر و لا ضرار» در حقوق اسلامی مبین همین معناست.

صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد، مشروط بر این که حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد. میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در ماده ۲۲ این کنوانسیون، برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار فرانک محدود شده است. این مبلغ بر حسب فرانک فرانسه که معادل ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نهصد هزارم است محاسبه می‌شود. این مبلغ را می‌توان به هم ارز آن در هر پول رایج ملی تا نزدیک‌ترین عدد صحیح تبدیل نمود. میزان مسئولیت مذکور در فوق فقط در صورتی قابل اعمال خواهد بود که متصدی حمل و نقل کلیه شرایط حمل و نقل مندرج در کنوانسیون ورشو را رعایت نماید. در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلاف کاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد به نحوی که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی کننده معادل با خلاف کاری عمدی تلقی شود، و یا متصدی حمل و نقل، مقررات مندرج در کنوانسیون ورشو را رعایت ننماید، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل بیشتر از میزانی خواهد بود که کنوانسیون مشخص کرده است. از جمله مقرراتی که کنوانسیون ورشو رعایت آن را الزامی نموده است، صدور بلیت برای هر یک از مسافران است. مطابق پاراگراف ۲ ماده ۳ کنوانسیون ورشو، در صورتی که متصدی حمل و نقل مسافری را بدون تسلیم بلیت مسافرت بپذیرد نمی‌تواند مسئولیت خود را به میزان مذکور در کنوانسیون ورشو محدود نماید. در این صورت میزان مسئولیت متصدی نامحدود بوده و قاضی رسیدگی کننده به میزان درخواست خسارت دیده توجه خواهد نمود. اثبات تخلف متصدی حمل و نقل امر مشکلی است ولی اگر متصدی مسافر را بدون بلیت بپذیرد، این امکان به مسافر داده خواهد شد که میزان مسئولیت متصدی را افزایش دهد.

در قضیه *سفرانسنکی علیه شرکت هواپیمایی ک ال ام*^{۱۲} که در نیویورک مطرح شد، قاضی بدین صورت تصمیم گرفت که در صورت پذیرفتن مسافر بدون تحویل بلیت به وی، متصدی حمل از استناد به چهار ماده از مواد کنوانسیون ورشو محروم خواهد شد: اولاً: ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو^{۱۳} در مورد این نوع متصدیان قابل اجرا نیست و متصدی باید کلیه خسارات وارده به مسافر را بدون هیچ گونه محدودیتی جبران نماید.

12. *Sofranski v. KLM*, 326 N.Y.S. 2d 870 (N.Y. Civ. Ct. 1971). Cited in Lawrence B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook*, (London: Martinus Nijhoff, 1988) at 20.

۱۳. ماده ۲۲ « ۱ - در مورد حمل مسافر مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار فرانک محدود می‌گردد. هر گاه دادگاهی که به قضیه رسیدگی می‌کند طبق قانون خود رأی دهد که خسارت به اقساط پرداخت گردد ارزش برابری اقساط مزبور نباید از ۱۲۵۰۰۰ فرانک تجاوز نماید. مع الوصف با انعقاد قرارداد مخصوص بین متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توان حدود مسئولیت بیشتری را توافق نمود. ۲ - در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می‌گردد مگر آن که فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه‌ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل موظف به پرداخت مبلغی است که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نخواهد بود مگر آن که ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی کالا به هنگام تحویل توسط فرستنده بیشتر است. ۳ - در مورد اشیایی که مسئولیت نگهداری آن‌ها به عهده مسافر می‌باشد مسئولیت متصدی حمل و نقل از پنج هزار فرانک نسبت به هر مسافر تجاوز نمی‌کند. ۴ - مبالغ مذکور در فوق بر حسب فرانک فرانسه که معادل (۲) / (۱) ۶۵ میلی‌گرم طلا به عیار نهصد هزارم است محاسبه می‌شود. این مبالغ را می‌توان به هم ارز آن در هر پول رایج ملی تا نزدیک‌ترین عدد صحیح (غیر کسری) تبدیل نمود». لازم به ذکر است که پروتکل



ثانیاً: دفاعیه «کلیه تدابیر لازم» موضوع ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو از طرف متصدی حمل و نقل قابل طرح نیست. مطابق این ماده، در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او «کلیه تدابیر لازم» را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند و یا آن که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسئول نخواهد بود.

ثالثاً: متصدی حمل نمی‌تواند با عنوان «مشارکت در خطا» به ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو استناد نماید. مطابق این ماده، هرگاه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده معلول خطای شخص خسارت دیده [مشارکت در خطا] است دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون خود متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسئولیت مبرا سازد.

رابعاً: در صورتی که متصدی مسافر را بدون بلیت بپذیرد، رایبه اطلاعیه کتبی به متصدی حمل و نقل برای خسارت وارده به بار از طرف مسافران، آن‌چنان که در ماده ۲۶ ذکر شده است، ضروری نیست. پاراگراف ۲ ماده ۲۶ می‌گوید: «در صورت بروز خسارت، شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می‌کند باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و هفت روز برای کالا از تاریخ دریافت آن‌ها به متصدی حمل و نقل شکایت نماید... شکایت باید کتباً روی بارنامه یا در برگه جداگانه‌ای و در طی ضرب‌الاجل‌های مقرر در فوق به عمل آید. چنانچه در ضرب‌الاجل‌های مقرر شکایت به عمل نیاید اقامه دعوا علیه متصدی حمل و نقل به هیچ وجه امکان نخواهد داشت، به استثنای موردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد».

لاشه، با اصلاح کنوانسیون ورشو در این خصوص، مبلغ فوق‌الذکر در مورد مسافر را به دو برابر افزایش داده است.

حال چنانچه متصدی حمل و نقل بلیت مسافران را کنترل ننماید و مسافری با استفاده از بلیت شخص دیگری سوار هواپیما شود، واقعیت آن است که بلیتی تحویل آن مسافر نشده و وی قراردادی با متصدی منعقد ننموده و لذا کنوانسیون ورشو اعمال نمی‌گردد. دادگاه عالی فرانسه نیز در قضیه «بیمه هوایی»^{۱۴} نظر داده است که حتی در صورت عدم صدور بلیت، کنوانسیون ورشو اجرا می‌گردد ولی متصدی حمل مسئولیت بیشتری خواهد داشت. باید به این پرسش پاسخ داد که اگر بلیت صادر نشود، در مواقع اضطرار و ضرورت شناسایی مسافری، مسافری چگونه شناسایی خواهند شد؟ هم‌چنان که در پروازهای چارتر نیز معمول است، در بسیاری از موارد، به‌خصوص در پروازهای گروهی، افراد از سازمان محل کار خود کارت عضویت پرواز دریافت می‌کنند که در صورت وجود نام آن‌ها در فهرست پرواز، می‌توانند با هواپیما مسافرت نمایند. در این موارد شرکت حمل و نقل فهرستی تهیه و به‌هنگام پرواز مشخصات مسافران را از طریق مدرک شناسایی معتبر با فهرست موجود تطبیق داده و اجازه سوار شدن را می‌دهد. در این موارد کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه اجرا می‌گردند ولی متصدی حمل و نقل مسئولیت نامحدود خواهد داشت.

بنابراین واضح است اگر متصدی حمل و نقل بلیت مسافران را کنترل ننماید و مسافری با استفاده از بلیت شخص دیگری سوار هواپیما شود، در صورت بروز حادثه کنوانسیون ورشو به لحاظ عدم وجود قرارداد بین چنین مسافری و متصدی حمل و نقل، اعمال نمی‌شود. البته در چنین مواردی، مسئولیت متصدی حمل و نقل نامحدود است، لیکن امکان مراجعه بازماندگان شخصی که در سانحه هوایی جان خود را از دست داده و مفقود

14 . French Supreme Court, Mutuell d'Assurance Aeriennes vs. Guy, 5 February 1980, 1980 ETZ 333.

شده است مشروط به کشف جسد است یا حداقل اثبات این امر ضروری است که مسافر در همان حادثه جان خود را از دست داده است و چه بسا وراثت شخص متوفا به جهت ناپدید شدن جسد، امکان اثبات چنین امری را نداشته باشند و بنابراین دریافت غرامت با مشکل مواجه خواهد شد. نظر به موارد یاد شده، عدم کنترل بلیت هواپیما که گاهی در پروازهای هوایی داخلی دیده می‌شود مبتنی بر هیچ‌گونه پشتوانه حقوقی و منطقی نبوده و شایسته است که با رجوع به روش مبتنی بر قانون^{۱۵}، شرکت‌های هوایی اقدامات خود را با قانون و معاهدات بین‌المللی منطبق سازند.

۱۵. سال‌های گذشته، در پروازهای داخلی کشورمان، متصدیان حمل و نقل بلیت مسافری را با کارت شناسایی آن‌ها تطبیق نمی‌دادند لذا بعضی از مسافری با بلیت دیگری سوار هواپیما می‌شدند. عدم صدور بلیت هواپیما، یا عدم کنترل آن عواقبی دارد که به شرح ذیل به آن‌ها پرداخته می‌شود. علاوه بر مسئولیت متصدی حمل و نقل، عدم صدور بلیت هواپیما، عواقب دیگری هم ممکن است داشته باشد. از جمله این که: الف- پرداخت غرامت به مصدوم حادثه: متصدیان حمل و نقل، مسافر و بار خود را بیمه می‌نمایند تا در صورت ورود خسارت زیان‌دیده بتواند به بیمه‌گر مراجعه و برای خسارت وارده درخواست غرامت نماید. بیمه‌گذار وظایفی بر عهده دارد، اعلام حادثه از جمله وظایف بیمه‌گذار است. مطابق ماده ۱۵ قانون بیمه، «بیمه‌گذار باید... اولین زمان امکان و منتهی در ظرف پنج روز از تاریخ اطلاع خود از وقوع حادثه بیمه‌گر را مطلع سازد و الا بیمه‌گر مسئول نخواهد بود، مگر آن که بیمه‌گذار ثابت کند که به واسطه حوادثی که خارج از اختیار او بوده است اطلاع به بیمه‌گر در مدت مقرر برای او مقدور نبوده است». مسافری که بلیت دریافت ننموده باشد نام او در فهرست پروازی وجود ندارد. وی نخواهد توانست وقوع حوادث را به بیمه‌گر اطلاع داده و برای جبران آن به بیمه‌گر مراجعه نماید. اختلال در انجام این امر، باعث خواهد شد پوشش بیمه‌ای که مطابق قانون و قرارداد ایجاد شده است از بین برود. در حوادث هوایی، گاهی مسافران به کلی از بین رفته و شناختن آن‌ها معمولاً میسر نیست. در این صورت، بازماندگان و خویشاوندان متوفا می‌توانند به شرکت بیمه مراجعه نمایند. در صورتی که در حادثه‌ای مسافران ناپدید شوند، چه کسی باید غرامت دریافت نماید.



بیمه گر فقط می تواند به فهرست پروازی متصدی حمل و نقل مراجعه نماید. در این صورت مستحق غرامت غیر از آن شخصی خواهد بود که واقعاً خسارت دیده است. بستگان دارنده اصلی بلیت (شخصی که زنده است) می توانند برای دریافت غرامت به شرکت بیمه گر مراجعه نمایند و با کتمان حقیقت در صدد سوء استفاده و اخذ غرامت برآیند و چه بسا به علت عدم امکان شناسایی کشته شدگان و یا کشف اجساد، در این اقدام توفیق یابند. ب- امکان سوء استفاده شخصی که به نام او بلیت صادر شده است: در حالت عادی هر شخص فقط می تواند برای خود بلیت خریداری نماید و امکان انتقال آن به هیچ عنوان امکان ندارد مگر آن که دارنده بلیت به آژانس هواپیمایی مراجعه، بلیت خود را تحویل داده و پس از کسر درصدی از تعرفه بلیت، وجه پرداختی را مسترد نماید و آژانس هواپیمایی استرداد را در سیستم رایانه وارد و در صورت امکان بلیتی برای شخص دیگر صادر نماید. در صورت عدم کنترل بلیت به هنگام ورود به سالن پرواز، بازار سیاه بلیت هواپیما موجب نارضایتی مسافران و تضییع حق آنان خواهد شد. این وضعیت را در مورد بلیت اتوبوس سالها تجربه کرده ایم. وجود دلالتان فروش بلیت مسافر موجب چند برابر شدن بلیت در ایام ویژه شده و نارضایتی مسافران را موجب گردیده بود. در صورت عدم کنترل بلیت هواپیما، همین وضعیت را در مورد هواپیما نیز شاهد خواهیم بود. ج- احتمال سوء استفاده آژانس های مسافرتی: در صورت عدم کنترل مشخصات مسافر و عدم تطبیق آن با بلیت صادر شده، شرکت های حمل و نقل می توانند، در ایامی که شرکت ها با افزایش مسافر روبه رو هستند، بلیت هایی به نام افراد مجهول الهویه صادر و در اختیار آشنایان خود قرار دهند. در این صورت تعرفه بلیت تا چند برابر ارزش واقعی آن در خارج از شرکت های فروش بلیت افزایش خواهد یافت و لذا بلیت به دست مسافران واقعی نخواهد رسید و یا آنان مجبور خواهند شد به این افزایش بی رویه تن در دهند. بدین وسیله افراد سودجو خواهند توانست به ثروت نامشروع دست یابند. د- تسهیل فرار تبهکاران حرفه ای: یکی از طرق دستگیری تبهکاران حرفه ای، رجوع به فهرست پروازی است. در مواردی که پلیس مطلع می شود تبهکاری با استفاده از هواپیما در صدد پرواز است، می تواند پس از اخذ دستور مقام قضایی و با کنترل فهرست پروازی، تبهکاری را که قصد فرار از شهری به شهر دیگر را دارد مورد کنترل قرار داده و او را دستگیر نماید. امکان استفاده از بلیت شخص دیگر، تبهکاران و مجرمین

۲) تحویل به موقع بلیت به مسافر

بلیط مسافران باید به موقع به آنان تحویل گردد. هدف از تحویل به موقع بلیت این است که به آنان فرصت داده شود تا از شرایط پرواز آگاه شده و در خصوص مسافرت، امتناع از مسافرت، بیمه نمودن خود و غیره اقدامات لازم را انجام دهند. در دعوی مرتنز،^{۱۶} که در نیویورک مطرح شد، مرتنز مسافر هواپیمای چارتر متعلق به شرکت دلاویر در نیویورک بود که از نیویورک به مقصد ژاپن پرواز و در آنجا دچار حادثه شده و کشته می‌شود. وراث متوفی دعوی خود را در نیویورک مطرح و موارد متعددی علیه متصدی حمل، از جمله تخلف عمدی متصدی حمل و نقل را مطرح نمودند تا مسئولیت نامحدود وی را ثابت نمایند. دادگاه ادعاهای شکات را در همه موارد رد کرد. سپس شکات اعلام نمودند متصدی حمل و نقل به عده‌ای که با هم دسته جمعی به مسافرت می‌رفتند اجازه داد سوار هواپیما شوند و سپس در داخل هواپیما بلیت‌های آماده شده را به آنان تحویل داد. دادگاه تحویل بلیت را نابه‌هنگام دانسته و اظهار داشت امکان اقدامات «خود حمایتی» برای آنان وجود نداشته است. وضعیت مشابهی در قضایای *مانیون*^{۱۸} و *وارن*^{۱۹} وجود داشت. در

حرفه‌ای را به سهولت قادر به تردد می‌سازد و امکان دستگیری آن‌ها را کاهش می‌دهد. اگر چه چنین اشخاصی می‌توانند با سفر زمینی، خود را از چنگ قانون رها سازند، لیکن عدم کنترل بلیت، امکان گریز آنان را از پیگرد مقامات قانونی افزایش می‌دهد.

16. *Mertens v. Flying Tiger Lines*, 341 F. 2d 851 (2d Cir. 1965). Cert. denied 382

U.S. 816 (1965).

17. *Delaware Corporation*.

18. *Manion v. Pan Am*; 430 N.Y.S.2d 486, (N.Y. Sup. Ct 1980), rev.'d 439 N.Y.S.

206.

19. *Warren v. Flying Tiger Lines*, 352 F.2d 494 (9th cir. 1965).

همه این پرونده‌ها، دادگاه‌ها اعلام نمودند متصدیان حمل و نقل به علت عدم تحویل به موقع بلیت هواپیما، مسئولیت بیشتری (مسئولیت نامحدود) خواهند داشت.

۳) تحویل بلیت نامناسب

در صورتی که بلیت تحویل شده به مسافر مناسب نباشد شرکت حمل و نقل مسئولیت نامحدود خواهد داشت. منظور از بلیت نامناسب این است که عبارات مندرج در بلیت برای مطلع کردن مسافر در خصوص حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در کنوانسیون ورشو ناقص بوده و مفهوم منظور در کنوانسیون را نرساند و یا این که به قدر کافی خوانا نبوده و با خط ریز نوشته شده باشد. در قضیه لیزی،^{۲۰} هواپیمایی متعلق به شرکت هواپیمایی آلیتالیا در مسیر خود از رم به مقصد نیورک، اندکی پس از برخاستن از زمین در شانن ایرلند سقوط کرد. مسافری شکایاتی را برای جبران خسارت جسمانی و مالی علیه آلیتالیا مطرح کردند. شکات مدعی بودند مسئولیت متصدی حمل و نقل نامحدود است. با وجود این که مسافری همه بلیت‌های خود را بین ۲۰ ژانویه تا ۲۰ فوریه دریافت کرده بودند و در روی بلیت‌ها درج شده بود که «مسافری مطالب روی بلیت را به دقت مطالعه نمایند»، قضات دادگاه تجدیدنظر نیویورک معتقد بودند موارد ضروری که مطابق کنوانسیون ورشو باید روی بلیت درج شود، باید کاملاً خوانا بوده و با چشم عادی قابل خواندن باشد^{۲۱} و چاپ این مطالب با خط ریز موجب مسئولیت نامحدود متصدی حمل خواهد شد. علت این امر روشن است زیرا هدف ماده ۳ کنوانسیون ورشو مطلع کردن مسافر از مطالبی است که با

20. Lisi v. Alitalia, 253 F. Supp. 237 (D.C., N.Y., 1966).

21. Shanon, Ireland.

22. Ibid.

استفاده از آن می‌تواند به اقداماتی که از شخص وی حمایت خواهد کرد دست بزند.^{۲۳} البته باید در نظر داشت که رویه دادگاه‌ها در خصوص تحویل بلیت نامناسب یکسان نیست. دادگاه‌های فرانسه و کانادا در قضایای مختلفی (به عنوان مثال در قضیه *کانال*)^{۲۴} بر عکس نظریه فوق‌الذکر نظر داده‌اند. به دلیل عدم تصریح این مطلب در خود کنوانسیون، قضات اختیار عمل بیشتری در این زمینه دارند.^{۲۵} (Goldhirsch, 1988 at 26)

جهت یکسان کردن تصمیمات قضات در این زمینه، دولت امریکا در سال ۱۹۶۳ دستورالعملی صادر کرد که شرکت‌های حمل و نقل را ملزم می‌کرد بندهای مربوط به کنوانسیون ورشو در بلیت با فونت ۱۰ و قلم متفاوت از دیگر قسمت‌های بلیت صادر نمایند.^{۲۶} در قضیه *بی‌لس* مسافری علیه متصدی حمل و نقل به علت صدور بلیت ناخوانا شکایت نمود. متصدی حمل و نقل، با این استدلال که مسافر خود کارمند شرکت هواپیمایی بوده و لذا از شرایط و مسئولیت متصدیان حمل و نقل آگاهی دارد، تلاش کرد از خود سلب مسئولیت نماید ولی دادگاه استدلال شرکت را قابل قبول ندانست.^{۲۸}

در قضیه *پی متل*^{۲۸} در یک پرواز متوالی به وسیله دو متصدی حمل و نقل، متصدی حمل و نقل دوم (شرکت هواپیمایی لات) اظهار داشت چون متصدی قبلی، بلیت مناسبی

23. B. Goldhirsch, Lawrence, The Warsaw Convention Annotated Handbook, London,

Martinus Nijhoff, 1988, at 28.

24. Canale v. Air France, 35 RGAE 186 (T.G.I Ajaccio, 25 Nov. 1971

25. Goldhirsch, op.cit., at 26.

26. Title 14, Code of Federal Regulations, Section 221.175 .

27. Bayless v. Varig, 10 Avi. 17881 (D.C. N.Y. 1968).

28. Pimentel v. Lot, 748 F.2d 94 (2d Cir. 1984).

برای مسافر صادر کرده بود لذا او از صدور بلیط کامل خودداری کرده است. آن مسافر با یک پرواز داخلی به نیویورک مسافرت کرده بود و بلیتی که همه شرایط مندرج در کنوانسیون ورشو را داشت به وی تحویل داده شده بود. در ادامه مسافرت با یک پرواز بین‌المللی، متصدی حمل و نقل با این فرض که نیازی به صدور بلیط کامل نیست وی را برای پرواز بین‌المللی پذیرفت. در دعوی که خواهان علیه متصدی مطرح نمود، متصدی در دفاع از خود به بلیت ارایه شده در پرواز نخست اشاره کرد ولی دادگاه دفاع وی را نپذیرفت و مسئولیت شرکت هواپیمایی لات را به خاطر عدم تحویل بلیت کامل نامحدود دانست.

هم‌چنان که گفته شد، پروتکل لاهه ۱۹۵۵، شرایط صدور بلیت را آسان‌تر نمود، بدین صورت که ذکر نقاط مبدأ و مقصد، یکی از محل‌های توقف و شرحی که شمول کنوانسیون ورشو را به مسافر گوشزد می‌کند کافی است. ضمناً مطابق پروتکل لاهه، چنان‌چه مسافری با موافقت متصدی حمل و نقل بدون بلیت سوار هواپیما شود یا این که بلیت حاوی شرحی که شمول کنوانسیون ورشو در آن پرواز را بیان می‌کند، نباشد متصدی حمل و نقل نسبت به استفاده از مقررات ماده ۲۲ کنوانسیون که میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل را در صورت بروز خسارت به مسافر یا فرستنده کالا بیان می‌کند محق نخواهد بود.

۴) حفظ و نگهداری اطلاعات مسافر در رایانه به‌جای صدور بلیت

با افزایش قابل توجه مسافر پس از تصویب پروتکل لاهه، دو موضوع جدید برای مسافران و متصدیان حمل مطرح گردید که در زمان تصویب کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه قابل پیش‌بینی نبود. موضوع نخست امکان صدور سند واحد برای حمل و نقل جمعی است. مطابق کنوانسیون ورشو، برای هر مسافر باید یک بلیت جداگانه با شرایطی که ذکر گردید صادر می‌شد اما گاهی اتفاق می‌افتد که گروهی قصد دارند با هم مسافرت نمایند و

یا مؤسسه‌ای که کارکنانش برای انجام مأموریت اداری باید به‌طور مرتب سفر نمایند، طبعاً اگر متصدی حمل و نقل اجازه داشته باشد بلیت جمعی صادر کند وی خواهد توانست با سرعت بیشتر و با هزینه کم‌تر امور مربوط به مسافران را انجام دهد.

موضوع دوم این که با پیشرفت فناوری رایانه‌ای، در بسیاری از موارد لزومی برای صدور بلیت به شکل فعلی وجود ندارد. گاهی مسافران با استفاده از تلفن و اینترنت رزرو خود را انجام داده و بهای بلیت را با استفاده از کارت‌های اعتباری پرداخت می‌کنند؛ به این ترتیب دیگر نیازی به مراجعه به آژانس‌های مسافرتی و خرید و دریافت بلیت نخواهد بود. برای متصدیان حمل و نقل هم به صرفه خواهد بود اگر الزامی به صدور بلیت نداشته باشند. کنوانسیون مونترال این دو موضوع جدید را مد نظر قرار داد. به موجب بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون، در مورد حمل و نقل مسافر، یک سند حمل و نقل انفرادی یا جمعی حاوی مطالب زیر صادر می‌گردد: یکم - اعلام مبدأ و مقصد، دوم - چنانچه مبدأ و مقصد در قلمرو یک دولت عضو واقع شده باشد و یک یا چند محل توقف مورد توافق در سرزمین دولت دیگری واقع شده باشد، اعلام حداقل یکی از این توقفگاه‌ها. مطابق بند ۲ همین ماده، هر وسیله دیگری که اطلاعات مذکور در بند ۱ را حفظ و نگهداری نماید، می‌تواند جایگزین صدور سند مورد اشاره در بند فوق گردد. در صورت استفاده از چنین وسیله‌ای، متصدی حمل باید تسلیم رسیدی کتبی را که حاوی اطلاعات نگهداری شده در آن باشد به مسافر پیشنهاد نماید. برعکس کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه که برای عدم رعایت مندرجات بلیت ضمانت اجرا پیش‌بینی کرده‌اند، بند ۵ ماده ۳ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد عدم رعایت مندرجات بلیت خدشه‌ای بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل وارد نمی‌کند و قرارداد در هر حال تابع مقررات مذکور در کنوانسیون مونترال، از جمله مقررات

مربوط به محدودیت مسئولیت خواهد بود.^{۲۹} به عبارت دیگر ضبط اطلاعات مسافر در رایانه متصدی حمل و نقل کافی است و متصدی می‌تواند از صدور بلیت خودداری نماید و صرفاً در صورت تمایل مسافر، رسیدی به وی ارائه نماید. با وجود این که کنوانسیون مونترال از متصدی می‌خواهد در سند مذکور مواردی را ذکر نماید ولی در صورت عدم رعایت این موارد ضمانت اجرایی برای رعایت آن‌ها پیش‌بینی نکرده است.

ب - رسید لوازم شخصی

مسافران لوازم خود را در بسته‌بندی‌هایی تحویل متصدی حمل و نقل می‌دهند تا در پایان سفر از متصدی حمل تحویل بگیرند. کنوانسیون ورشو مقرراتی برای صدور رسید لوازم شخصی پیش‌بینی کرده است. مطابق این مقررات متصدی حمل باید برای حمل لوازم شخصی - به استثنای اشیایی که مسئولیت نگهداری آن‌ها با مسافر است - رسید صادر و تحویل مسافر نماید. رسید لوازم شخصی در دو نسخه تنظیم می‌شود، یک نسخه برای مسافر و نسخه دیگر برای متصدی حمل و نقل.

رسید لوازم شخصی شامل مشخصات ذیل خواهد بود:

یکم - محل و تاریخ صدور؛ دوم - نقاط مبدأ و مقصد؛ سوم - نام و نشانی متصدی یا متصدیان حمل و نقل؛ چهارم - شماره بلیت مسافر؛ پنجم - تذکار این نکته که لوازم شخصی به دارنده رسید مزبور تحویل داده خواهد شد؛ ششم - تعداد و وزن بسته‌ها؛ هفتم

۲۹. برای ترجمه کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، رک. بنا نیاسری، ماشاءالله، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره سی و یکم، پاییز ۱۳۸۳.

- مبلغ ارزش اظهار شده طبق بند ۲ ماده ۲۲؛ هشتم - ذکر این نکته که حمل و نقل مشمول مقررات مربوط به مسئولیت - مصرحه در این کنوانسیون - می باشد.

به موجب ماده ۴(۴) کنوانسیون ورشو، هر گاه متصدی حمل و نقل لوازم شخصی را بدون تسلیم رسید بپذیرد یا چنانچه رسید این لوازم فاقد مشخصات مشروحه در بندهای مذکور در فوق باشد نمی تواند به مقررات این کنوانسیون که متصدی حمل و نقل را از مسئولیت مبرا یا مسئولیت او را محدود می کند استناد نماید.^{۳۰}

همچنان که ملاحظه می شود متصدی حمل و نقل بر روی رسید لوازم شخصی باید شماره بلیت مسافر، تعداد و وزن بسته ها را بنویسد و نیز متذکر شود که حمل و نقل مشمول مقررات مصرحه در کنوانسیون ورشو می باشد. دادگاهی در نیویورک در سال ۱۹۶۳ در قضیه ست^{۳۱} این مورد را مطرح نمود. در این قضیه مسافری که با شرکت هواپیمایی خارجی بریتانیا از لندن عازم نیویورک بود، یکی از چمدانهایش به وی تحویل داده نشد. وی دادخواستی علیه متصدی مزبور تقدیم دادگاه نیویورک نمود. رسید لوازم شخصی مسافر فاقد وزن یا تعداد چمدانهای تحویلی بود. وی که مدعی بود بیش از یک چمدان

۳۰. بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا مقرر می دارد: «مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می گردد مگر آن که فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل موظف به پرداخت مبلغی است که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نخواهد بود مگر آن که ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی کالا به هنگام تحویل توسط فرستنده بیشتر است».

31. Seth v. British Overseas Airways Corp., 8 Avi. 18252 (D.C.Mass. 1963), aff'd 329 F.2d 302 (1st Cir. 1964), cert. denied 379 U.S. 858(1964).

تحویلی متصدی حمل داده نتوانست ادعای خود را ثابت نماید. از این رو دادگاه رسید لوازم شخصی صادره را بی‌عیب و نقص دانست. دادگاه ضمن رد خواسته خواهان، به طور ضمنی به این نکته هم اشاره نمود که عدم درج تعداد و وزن بسته‌ها موجب می‌شود متصدی حمل و نقل نتواند از مسئولیت مبرا یا میزان مسئولیت خود را محدود نماید. به نظر دادگاه، خواهان بایستی وزن و تعداد بسته‌های تحویلی به متصدی حمل را ثابت نماید. در قضیه اسپنر^{۳۳} نیز ذکر تعداد و وزن محموله بر روی رسید لوازم شخصی مطرح و دادگاه مقرر داشت اگر متصدی حمل و نقل رسیدی به مسافر ارایه نماید که در آن تعداد و وزن بسته‌ها ذکر نگردد، صرف‌نظر از این که مسافر زیان‌دیده باشد یا نه، متصدی حمل نمی‌تواند از مقررات مسئولیت محدود در کنوانسیون بهره‌مند گردد.

ذکر وزن و تعداد بسته‌ها بر روی رسید لوازم شخصی، هر چند در بسیاری از قضایای مطروحه ضروری دانسته شده است اما دادگاه‌هایی هم وجود دارند که معتقدند وزن و تعداد بسته‌ها موضوعی فنی هستند و عدم ذکر آن‌ها نباید در مسئولیت متصدیان حمل تأثیر داشته باشد، به‌ویژه اگر مسافر فردی آگاه به مسایل حمل و نقل باشد. این طرز تفکر را می‌توان در قضیه ریپابلیک^{۳۳} ملاحظه نمود. در این قضیه در ماه می ۱۹۸۲ بانک ملی ریپابلیک در مورد حمل دو محموله با ارزش به مقصد امریکای جنوبی با شرکت بین‌المللی حمل و نقل ایسترن مذاکره نمود. نماینده بانک به مسئولین شرکت اعلام کرد که هر دو محموله حاوی مقدار زیادی پول نقد خواهد بود. شرکت از پذیرش هرگونه مسئولیت برای

32. Spanner v. United Airlines, Inc., 177 F. 3d 1173 at 1176 (9th Cir. 1999).

33. Republic National Bank v. Eastern Airlines, Inc, 639 F. Supp. 1410 at 1415-6 (S.D.N.Y. 1986)

اشیای با ارزش زیاد خودداری نمود ولی صریحاً هم از عدم پذیرش محموله با ارزش امتناع نکرد. رپابلیک از شخصی به نام بارونتی^{۳۴} خواست آن دو محموله یکی حاوی دو میلیون دلار به مقصد پرو و دومی حاوی ۴/۵ میلیون دلار به مقصد شیلی همراهی کند. بارونتی بلیتی از فرودگاه جان کندی نیویورک خریداری نمود که اجرای کنوانسیون ورشو در آن درج شده بود. وی به متصدی حمل و نقل اعلام نمود که محموله ارزش زیادی دارد ولی ارزش آن را اعلام نکرد و رسید دریافتی هم فاقد مشخصات محموله بود. بارونتی در پرو متوجه شد محموله دو میلیون دلاری مفقود گردیده است. وی دعوایی علیه شرکت هواپیمایی مطرح نمود. خواهان با این استدلال که متصدی باید مشخصات محموله از جمله وزن آن را روی رسید می‌نوشت مدعی جبران خسارت وارده شد. دادگاه معتقد بود ثبت وزن لوازم شخصی صرفاً موضوعی فنی و غیرمهم است و لذا عدم ذکر آن به مسئولیت نامحدود منجر نخواهد شد. به نظر دادگاه، بارونتی یک تاجر حرفه‌ای است و تاکنون بیش از دویست و پنجاه مسافرت هوایی داشته است و نمی‌توان پذیرفت که وی از مقررات کنوانسیون ورشو بی‌اطلاع بوده باشد. دادگاه هم‌چنین متذکر شد که ذکر نشدن وزن محموله بر روی رسید موجب زیان فرستنده نشده است. بارونتی باید می‌دانست که حتی اگر وزن محموله هم ذکر می‌شد، خواهان نمی‌توانست ارزش محموله را از خواننده مطالبه نماید. جبران خسارت در کنوانسیون ورشو بر اساس وزن محاسبه می‌شود و محموله حاوی پول وزن زیادی ندارد تا جبران قابل ملاحظه‌ای صورت گیرد. اگر وزن محموله ذکر می‌شد خواهان فقط می‌توانست دویست و پنجاه فرانک برای هر کیلوگرم دریافت نماید.

34. Renzo Baronti.

شرط خوانا بودن محتویات بلیت مسافر، در مورد رسید لوازم شخصی نیز اعمال می‌گردد؛ متصدی حمل باید رسید را با فونتی چاپ کند که مسافر با چشم معمولی بتواند آن را بخواند. قضیه معروف در زمینه بلیت مسافر، قضیه لیزی^{۳۵} است که در سال ۱۹۶۶ در نیویورک مطرح شد. در این قضیه که مسافر دعوایی را علیه شرکت هواپیمایی آلیتالیا مطرح نمود، دادگاه اعلام کرد که اگر محتویات رسید لوازم شخصی غیر قابل خواندن باشد موجب مسئولیت نامحدود متصدی حمل می‌شود و متصدی نمی‌تواند به میزان مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو استناد نماید. به نظر دادگاه «هشدار منصفانه»^{۳۶} اصلی است که مطابق آن محتوای رسید لوازم شخصی باید با زبانی قابل فهم، نظر مسافر را به میزان مسئولیت متصدی حمل جلب نماید. مشابه این موضوع در قضیه استلک/ایرفرانس^{۳۷} در نیویورک مطرح شد. در این قضیه، بلیت دو هفته قبل از پرواز به مسافر تحویل داده شده بود. مندرجات روی بلیت با فونت ۱۰ که مطابق مقررات داخلی ایالات متحده قابل قبول هست تایپ شده بود ولی مقررات مربوط به رسید لوازم شخصی ریز نوشته شده بود. دادگاه اظهار داشت از آنجایی که چنین اعلامی در خصوص رسید لوازم شخصی با خطی ریز و ناخوانا تایپ شده است، رسید با مقررات ماده ۴ کنوانسیون ورشو قابل انطباق نیست و متصدی حمل و نقل نمی‌تواند از مقررات کنوانسیون ورشو که مسئولیت وی را محدود می‌کند بهره مند شود.

35. *Lisi v. Alitalia*, 253 F. Supp. 237, (D.C.N.Y. 1966), *aff'd* 370 F.2d 508 (2d Cir.

1966), *aff'd* 390 S. 455 (1968).

36. *Fair Warning*.

37. *Stolk v. Air France*, 299 N.Y.S.2d 58 (N.Y. Sup. ct. 1969), *aff'd* 316 N.Y.S.2d 455

(App. Div. 1970).

برای تسهیل در امر صدور رسید لوازم شخصی و سرعت بخشیدن به آن، پروتکل لاهه تغییراتی در کنوانسیون ورشو ایجاد کرده است. بر این اساس، متصدی حمل و نقل می‌تواند رسید جداگانه‌ای تنظیم و به مسافر تحویل دهد و یا این که صرفاً رسیدی تهیه و آن را ضمیمه بلیت مسافر نماید. چنانچه رسید جداگانه‌ای تهیه و تحویل دهد، رسید مزبور حاوی نکات زیر خواهد بود:

یکم - ذکر نقاط مبدأ و مقصد؛ دوم - اگر نقاط مبدأ و مقصد در سرزمین یک دولت عضو باشد، ذکر حداقل یکی از توقف‌هایی که هواپیما در سرزمین دولت دیگری خواهد داشت؛ سوم - ذکر این که حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود.

مطابق پروتکل لاهه، در صورتی که رسید لوازم شخصی موجود نباشد و یا مطابق مقررات تنظیم نشده باشد، تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که به هر حال مشمول کنوانسیون ورشو می‌باشد نخواهد داشت. با این حال چنانچه متصدی حمل و نقل عهده‌دار حفاظت از لوازم شخصی بدون تسلیم رسید مربوطه گردد یا رسید مزبور متضمن اخطار مذکور در بند سوم فوق‌الذکر (ذکر این که حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود) نباشد متصدی حمل و نقل محق به استفاده از مسئولیت محدود (میزان مسئولیتی که در بند ۲ از ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو آمده است) نخواهد بود؛ مگر این که رسید لوازم شخصی به بلیت مسافر که تذکر فوق‌الذکر (بند سوم) در آن وجود دارد منضم شده باشد.

کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، لوازمی که برای آن‌ها رسید صادر می‌شود (لوازم شخصی ثبت شده) و لوازمی که مسافر همراه خود به داخل هواپیما می‌برد (لوازم شخصی ثبت نشده) را از هم جدا نموده‌اند. هم‌چنان که ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مقرر داشته است میزان مسئولیت متصدی حمل برای لوازم شخصی ثبت شده که برای آن‌ها رسید صادر می‌شود ۲۵۰ فرانک برای هر کیلوگرم است در حالی که میزان مسئولیت متصدی حمل

برای لوازم شخصی ثبت نشده که مسافر مسئولیت آن را به عهده می‌گیرد و با خود به داخل هواپیما می‌برد کلاً ۵۰۰۰ فرانک تعیین گردیده است. مشکلی که ممکن است در این زمینه به وجود آید و کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه آن را بدون پاسخ گذاشته‌اند این است که اگر فرض کنیم مسافری چمدانی را در دست دارد و قصد دارد آن را تحویل متصدی حمل دهد ولی به علت تأخیر مسافر و بسته شدن بخش تحویل بار، مجبور می‌شود آن را به داخل هواپیما ببرد، چون امکان نگهداری چمدان همراه مسافر در داخل هواپیما وجود ندارد، لزوماً خدمه پرواز از وی می‌خواهند چمدان را تحویل آن‌ها دهد تا در پایان سفر به وی بازگردانند. در این مثال، هر چند رسیدی برای چمدان صادر نشده است ولی کارکنان متصدی حمل مسئولیت نگهداری محموله را به عهده گرفته‌اند. در این مورد اگر خسارتی به چمدان وارد آید میزان مسئولیت متصدی حمل چه قدر است؟ فرض دیگری هم می‌توان تصور کرد. مثلاً مسافری دیر به فرودگاه می‌رسد و متصدی حمل برای محموله وی رسید صادر می‌کند ولی به علت بسته شدن قسمت بار، به وی اجازه می‌دهد چمدان را به داخل هواپیما ببرد. مسافر، چمدان را که فرض می‌کنیم حجم زیادی هم ندارد در کنار خود نگهداری می‌کند. اگر خسارتی به بار همراه مسافر، که ثبت شده و رسید هم برای آن صادر شده است وارد شود میزان مسئولیت متصدی حمل چه قدر خواهد بود؟ آیا با توجه به این که متصدی آن را ثبت نموده و رسید صادر کرده است باید مانند لوازم شخصی ثبت شده برای هر کیلوگرم ۲۵۰ فرانک پردازد؟ یا چون مسافر آن را همراه خود به داخل هواپیما برده و مسئولیت آن را شخصاً به عهده گرفته است باید برای کل محموله ۵۰۰۰ فرانک پردازد؟ به این پرسش‌ها پاسخ‌های متفاوتی داده شده است. در قضیه هکستر، آقا^{۳۸}

38. Hexter v. Air Fr., 563 F. Supp. 932 at 936 (S.D.N.Y. 1982).

و خانم هکستر در پاریس سوار پرواز کنگورد شدند تا به نیویورک پرواز کنند. آنان چمدانی را که حاوی مقداری جواهر هم بود، به داخل هواپیما بردند و بنا به درخواست خدمه پرواز، آن را به خدمه تحویل دادند. خدمه چمدان را در کمندی در انتهای صندلی‌ها قرار دادند. مسافری مزبور هنگام پیاده شدن از هواپیما چمدان را تحویل و به هتلی در نیویورک رفته و موقع باز کردن چمدان متوجه شدند جواهرها در چمدان نیستند. آنان شکایتی را علیه متصدی حمل نزد دادگاهی در نیویورک به علت خسارت وارد شده در دادگاهی در نیویورک اقامه نمودند. دادگاه رأی داد چون چمدان بنا به درخواست یک طرفه خدمه از تحت اختیار مسافر خارج شده، لذا متصدی حمل در مفهوم ماده ۴ کنوانسیون ورشو مسئولیت چمدان را قبول نموده است و در این حالت به نظر دادگاه، متصدی حمل باید به مسافر رسیدارایه می‌داد. به این ترتیب متصدی حمل به پرداخت خسارت وارده به مسافرین در حدود مقرر برای لوازم شخصی ثبت شده محکوم شد.

مقررات کنوانسیون مونترال برای تنظیم و ارایه رسید لوازم شخصی ساده‌تر است. بر اساس مقررات این کنوانسیون، متصدی حمل برای هر تکه از بار چک شده همراه مسافر، برچسب شناسایی بار همراه به مسافر تحویل می‌دهد.^{۳۹} در مواردی که کنوانسیون مونترال قابل اجراست، متصدی حمل باید به مسافر کتباً اطلاع دهد که مقررات این کنوانسیون بر قرارداد حاکم بوده و مسئولیت متصدی حمل در خصوص تلف یا مفقود شدن یا خسارت به بار همراه او و مسئولیت در قبال تأخیر مطابق کنوانسیون مونترال بوده و ممکن است محدود به میزان مقرر در آن باشد.^{۴۰} البته ضمانت اجرایی در این باره پیش‌بینی نشده است

۳۹. کنوانسیون مونترال، بند ۳ ماده ۳.

۴۰. همان، بند ۴.

و عدم رعایت موارد فوق‌الاشعار خدشه‌ای بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل وارد نمی‌کند و قرارداد هم‌چنان تابع مقررات مذکور در کنوانسیون مونترال خواهد بود.^{۴۱}

ج - بارنامه

کنوانسیون ورشو فرستنده کالا را مکلف کرده است برای محموله ارسالی، بارنامه هوایی در سه نسخه تنظیم و تسلیم متصدی حمل و نقل نماید.^{۴۲} تنظیم بارنامه وظیفه فرستنده است و اگر متصدی حمل و نقل بنا به درخواست فرستنده بارنامه هوایی را تنظیم کند فرض بر آن خواهد بود که او این کار را از طرف فرستنده کالا انجام می‌دهد.^{۴۳} نسخه اول بارنامه مخصوص متصدی حمل است که فرستنده آن را امضا می‌کند. نسخه دوم که به امضای فرستنده و متصدی حمل و نقل می‌رسد مخصوص گیرنده است و به همراه کالا ارسال می‌گردد. نسخه سوم باید به امضای متصدی حمل و نقل برسد و وی آن را پس از قبول کالا به فرستنده تسلیم نماید.^{۴۴}^{۴۵}

در صورتی که تعداد بسته‌ها بیش از یکی باشد متصدی حمل و نقل حق دارد از فرستنده کالا بخواهد برای هر بسته بارنامه جداگانه‌ای تنظیم نماید. ذکر مشخصات ذیل روی بارنامه هوایی اجباری است:

۴۱. همان، بند ۵.

۴۲. کنوانسیون ورشو، ماده ۵.

۴۳. همان، بند ۵ ماده ۶.

۴۴. زمان امضای بارنامه را کنوانسیون ورشو، در موقع قبول کالا اعلام کرده ولی پروتکل لاهه با تغییر این ماده مقرر داشته است که متصدی حمل باید قبل از بارگیری بار در هواپیما اسناد مربوطه را امضا نماید.

۴۵. همان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۶.

یکم - محل و تاریخ تنظیم بارنامه؛ دوم - نقاط مبدأ و مقصد؛ سوم - نقاط توقف مورد توافق به شرط آن که متصدی حمل و نقل حق داشته باشد در صورت لزوم نقاط مزبور را تغییر دهد، بدون آن که اعمال این حق جنبه بین‌المللی حمل و نقل را منتفی سازد؛ چهارم - نام و نشانی فرستنده؛ پنجم - نام و نشانی اولین متصدی حمل و نقل؛ ششم - در صورت لزوم نام و نشانی گیرنده؛ هفتم - نوع کالا؛ هشتم - تعداد بسته‌ها و نوع بسته‌بندی و علائم مخصوص و شماره آن‌ها؛ نهم - وزن، مقدار، تعداد یا ابعاد کالا؛... و بالاخره دهم - ذکر این نکته که حمل و نقل تابع مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو می‌باشد.^{۴۷}

چنانچه متصدی حمل و نقل کالایی را که برای آن بارنامه هوایی صادر نشده قبول کند یا بارنامه صادره حاوی مشخصات فوق‌الذکر نباشد متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به مقررات کنوانسیون ورشو که او را از مسئولیت مبرا یا مسئولیت او را محدود می‌کند استناد

۴۶. مشخصات ذیل نیز در بارنامه هوایی نوشته می‌شود: خصوصیات ظاهری کالا و بسته‌بندی آن؛ مبلغ کرایه - در صورتی که مورد توافق قرار گرفته باشد و تاریخ و محل پرداخت آن که باید آن را پردازد؛ در صورتی که قیمت کالا در موقع تحویل آن پرداخت گردد ذکر قیمت کالا و احتمالاً مبلغ هزینه‌های مترتبه بر آن؛ مبلغ ارزش اظهار شده طبق بند ۲ ماده ۲۲؛ تعداد نسخ بارنامه هوایی؛ اسنادی که برای متصدی حمل و نقل ارسال شده است تا به بارنامه هوایی منضم گردد؛ مهلت مقرر برای انجام حمل و نقل و شرحی مختصر درباره مسیری که باید طی شود، در صورتی که این مطالب پیش‌تر مورد توافق قرار گرفته شده باشد (چون عدم ذکر این مشخصات در بارنامه هوایی تغییری در میزان مسئولیت متصدی حمل نخواهد داشت و مسئولیت متصدی هم‌چنان مطابق با ماده ۲۲ کنوانسیون خواهد بود، لذا جهت جلوگیری از اطاله متن مقاله این مشخصات در پاورقی آورده شده‌اند).

۴۷. کنوانسیون ورشو، ماده ۸.

نماید.^{۴۸} این مورد در قضیه *نووالکترونیک*^{۴۹} مطرح شد. این قضیه مربوط به مفقودی ۱۵ کارتن وسایل الکترونیکی که ارزش آن جمعاً ۱/۴۰۳/۰۰۰ دلار بوده و به وسیله هواپیما از سان فرانسیسکو به تورنتو حمل می شده است می باشد. هواپیمای حمل کننده در دهم آگوست سال ۱۹۹۶، سان فرانسیسکو را ترک کرد و صبح روز بعد به تورنتو رسید. به محض رسیدن کالاها، در انبار شرکت هواپیمایی ایرکانادا گذاشته شدند، اما بعد از آن دیگر این کالاها دیده نشدند. خواهان دعوایی علیه متصدی حمل و مؤسسه بیمه‌ای که کالاها را بیمه کرده بود اقامه کرد. متصدی حمل با این استدلال که خواهان ارزش بار یا محتویات آن را اثبات نکرده است منکر ادعای خواهان شد و ادعا نمود که محموله از طریق پست به خواهان ارسال شده است. تنها دلیل اقامه شده توسط خواهان در خصوص اثبات ارزش و محتوای محموله، موارد درج شده در بارنامه، فهرست بسته‌بندی و فاکتور اجناس بود. متصدی حمل و نقل نسبت به پذیرش این اسناد ایراد کرد و اظهار داشت این اسناد رسمیت نداشته و قابل قبول نیست لیکن دادگاه با رد ادعای خوانده، به این صورت استدلال کرد که این اسناد ثبت شده تجارتي در معنا و مقصود ادله اثبات دعوا در کانادا مورد پذیرش بوده و برای اثبات هر دو، یعنی محتوا و ارزش محموله، کافی می باشد و از این جهت ایراد خوانده را مورد قبول ندانست. سپس دادگاه به ادعای دیگر خواهان در خصوص ناقص بودن محتویات بارنامه پرداخت. خواهان مدعی بود که با توجه به ناقص بودن بارنامه، متصدی حمل و نقل نمی تواند به محدود بودن مسئولیت خود مطابق

۴۸. همان، ماده ۹.

49. *Nuvo Electronics Inc. v. London Assurance et al.*, (2000) 49 O.R. (3d) 374 (Ont. S.C.).

کنوانسیون ورشو استناد نماید. دادگاه متوجه شد که بارنامه مطابق با ماده ۸ کنوانسیون ورشو تنظیم نشده است؛ یعنی بارنامه شامل نام فرودگاه مبدأ، نام اولین حمل کننده و وزن محموله به پوند یا کیلوگرم نبوده و همچنین کمیت و کیفیت کالاها در آن ذکر نشده است. قاضی رسیدگی کننده با استناد به رویه قضایی امریکا و همچنین ماده ۹ کنوانسیون ورشو این طور استدلال کرد که با توجه به قصور متصدی حمل و نقل از درج شرایطی که به موجب ماده ۸ کنوانسیون باید در بارنامه درج می‌شد وی نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که او را از مسئولیت مبرا یا مسئولیت او را محدود می‌کند، استناد نماید.

در خصوص وزن، مقدار، تعداد یا ابعاد کالا در بارنامه هوایی اختلاف نظرهایی وجود داشته است. این اختلافات از تفسیر متفاوت قضات از متون انگلیسی و فرانسوی کنوانسیون ناشی شده است. در متن انگلیسی، این بند شامل «وزن، مقدار، تعداد یا ابعاد کالا» بوده است در حالی که در قوانین کشورهای بریتانیا، استرالیا و کانادا، که از کنوانسیون ورشو الهام گرفته‌اند، این عبارت به صورت «وزن، مقدار و تعداد یا ابعاد کالا» نوشته شده است.^{۵۰}

در قضیه *گرگرفت علیه پان امریکن*^{۵۱} شاکی، مالک و فرستنده محموله‌ای با محتوای طلا به ارزش ۱۱۹۴ پوند بود که از نیویورک به لندن ارسال می‌شد. کلیه مشخصات محموله در بارنامه ذکر شده بود به جز قسمت مربوط به «تعداد و ابعاد کالا» که خالی گذاشته شده بود. دادگاه در این قضیه اظهار داشت متن فرانسوی کنوانسیون ورشو معتبر است که مطابق آن ذکر «تعداد یا ابعاد کالا» ضروری نیست. به نظر دادگاه در بند ط ماده ۸

50. Goldhirsch, op.cit., at 41.

51. *Corocraft v. Pan Am*, [1968] 2 All E.R. 1059 (Q.B.1968), rev'd [1969] 1 All E.R. 82 (C.A.1968).

کنوانسیون ورشو ذکر تنها مشخصاتی از کالا که جهت توصیف کالا ضروری یا مفید هستند لازم دانسته شده است. دادگاه مقرر نمود که در این پرونده ذکر وزن کالا اهمیت داشته ولی ذکر تعداد یا ابعاد کالا ضرورتی نداشته است.

پروتکل لاهه به منظور ساده تر کردن مندرجات بارنامه هوایی، درج موارد ذیل را در آن کافی دانسته است؛

یکم - ذکر نقاط مبدأ و مقصد؛ دوم - چنانچه نقاط مبدأ و مقصد در سرزمین یک طرف متعاقد معظم واقع باشد و یک یا چند توقف در سرزمین یک دولت دیگر پیش‌بینی شده باشد ذکر حداقل یکی از توقف‌های مزبور؛ سوم - شرحی خطاب به فرستنده کالا به این مضمون که چنانچه مقصد حمل و نقل کشوری غیر از کشور مبدأ باشد یا در چنین کشوری توقفی برای آن پیش‌بینی شده باشد در آن صورت حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو بوده و میزان مسئولیت در صورت ورود خسارت یا مفقود شدن کالا بر طبق آن معین خواهد شد.

ضمناً پروتکل لاهه در خصوص بند سوم از موارد فوق‌الذکر مقرر می‌دارد، چنانچه کالا با موافقت متصدی حمل و نقل بدون تنظیم بارنامه هوایی بارگیری شود یا بارنامه مذکور متضمن بند یاد شده نباشد متصدی حمل و نقل به استفاده از مقررات بند ۲ از ماده ۲۲ (که میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل را در صورت گم شدن یا معیوب شدن کالا مشخص می‌کند) محق نخواهد بود.

مواردی که مطابق کنوانسیون مونترال باید در بارنامه نوشته شود با کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه متفاوت است. این کنوانسیون فهرست طولانی نکات الزام‌آور برای درج در بارنامه را فقط به سه مورد کاهش داده است. مطابق ماده ۵ این کنوانسیون، در بارنامه هوایی یا رسید بار اطلاعات زیر درج می‌گردد: یکم - اعلام مبدأ و مقصد؛ دوم - اگر مبدأ و مقصد در قلمرو یک دولت عضو بوده و یک یا چند محل توقف مورد توافق در سرزمین

دولت دیگری واقع باشد، اعلام حداقل یکی از این محل‌های توقف؛ و سوم - اعلام وزن محموله. ذکر موارد یکم و دوم ضروری هستند تا نشان دهند پرواز بین‌المللی است و ضرورت مورد سوم به خاطر مشخص کردن میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل است. این‌ها تنها مواردی هستند که به نظر می‌رسد برای درج در بارنامه ضرورت دارند و بقیه موارد مذکور در کنوانسیون ورشو می‌توانند نادیده گرفته شوند.

اجباری بودن درج موارد متعدد در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه موجب شده است خسارت‌دیدگان از این فرصت برای دریافت غرامت بیشتر استفاده نمایند. دادگاه‌ها هم عدم ذکر هر کدام از موارد مذکور در بارنامه را جدی می‌گیرند و متصدی را به پرداخت غرامت قابل توجهی محکوم می‌نمایند.^{۵۲} در حالی که اگر در حمل و نقلی کنوانسیون مونترال اجرا گردد، در هر حال مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به مبالغ مذکور در کنوانسیون خواهد بود.

۵۲. البته هم‌چنان‌که در صفحات قبل هم گفته شد، مواردی وجود دارد که دادگاه‌ها از اجرای این اصل خودداری کرده‌اند. در قضیه‌هایش مثل رپابلیک (که توضیح آن گذشت) و اکسیم، به نظر دادگاه، نوشتن بعضی از موارد مندرج در ماده ۸ کنوانسیون ورشو که فنی بوده یا از اهمیت کم‌تری برخوردار هستند و یا زیان‌بار نبوده‌اند، نباید موجب شود که متصدی نتواند از مسئولیت محدود کنوانسیون بهره‌مند شود، به‌ویژه وقتی که ارسال‌کننده کالا تاجر با تجربه‌ای باشد.

Republic Nat'l Bank v. Eastern American Airlines, Inc, 639 F. Supp. 1410 at 1415-1416.

Exim Indus., Inc. v. Pan World Airways, Inc., 754 F. 2d 106 at 108 (2d Cir. 1985), cited in Paul Dempsey, & Michael Milde, International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999 (Canada: McGill University, 2005), at 101.

گفتار دوم- حقوق و وظایف فرستنده و گیرنده کالا

الف- وظایف فرستنده کالا

کنوانسیون‌های ورشو و مونترال وظایفی را به شرح ذیل برای فرستنده کالا برشمرده‌اند:

فرستنده کالا باید قبل از تحویل کالا به گیرنده، اطلاعات و اسنادی را که برای انجام تشریفات گمرکی و عوارضی یا پلیسی^{۵۳} لازم است در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داده و اسناد لازم را به بارنامه هوایی پیوست کند. فرستنده در برابر متصدی حمل و نقل مسئول هر نوع خسارتی است که از فقدان یا نقص یا خلاف قاعده بودن اطلاعات یا اسناد مزبور ناشی شود به استثنای مواردی که خسارت حاصله نتیجه خطای متصدی حمل و نقل یا عاملین او باشد.^{۵۴} کلیه اطلاعات لازم باید توسط فرستنده کالا در اختیار متصدی قرار گیرد. گیرنده و متصدی حمل و نقل وظیفه‌ای در این زمینه ندارند و متصدی حمل و نقل ملزم نیست به هنگام پذیرش کالا تحقیقاتی در مورد آن بنماید. لذا اگر کالا به علت اطلاعاتی که فرستنده در اختیار متصدی قرار داده در گمرک یا توسط پلیس با تأخیر مواجه شود، مسئولیتی متوجه متصدی حمل و نقل نخواهد شد. اما اگر متصدی حمل و نقل اظهارات فرستنده را مورد رسیدگی قرار داده و مراتب را در بارنامه هوایی قید کند مسئولیت خواهد داشت.^{۵۵} کنوانسیون مونترال تفاوت مختصری در این خصوص با

۵۳. مطابق کنوانسیون مونترال، فرستنده باید اطلاعات و اسنادی را که برای تشریفات مربوط به سایر مقامات عمومی لازم است در اختیار متصدی حمل و نقل قرار دهد.

۵۴. کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، ماده ۱۶.

۵۵. مطابق بند ۲ ماده ۱۶ کنوانسیون ورشو، «متصدی حمل و نقل ملزم نیست درباره صحت یا کافی بودن اطلاعات و اسناد مذکور در فوق تحقیق نماید». گولدریچ با اشاره به قضیه KIm c. Kachour 1970

کنوانسیون ورشو دارد. این که مطابق کنوانسیون ورشو، «فرستنده باید اسناد لازم را به بارنامه هوایی پیوست کند» این جمله در کنوانسیون مونترال حذف شده است.

فرستنده کالا وظیفه دارد اطلاعات مربوط به کالا را در بارنامه هوایی درج کند. اظهارات مندرج در بارنامه هوایی در مورد وزن یا ابعاد و بسته‌بندی کالا و نیز در مورد تعداد بسته‌ها تا هنگامی که مدرکی خلاف آن ارایه نگردیده است محمول بر صحت است. اظهارات مربوط به مقدار و حجم و خصوصیات کالا نمی‌تواند علیه متصدی حمل و نقل به‌عنوان دلیل مورد استناد قرار گیرد مگر آن که متصدی حمل و نقل اظهارات مزبور را در حضور فرستنده مورد رسیدگی قرار داده و مراتب در بارنامه هوایی قید شده باشد و یا این اظهارات، مربوط به خصوصیات ظاهری کالا باشد.^{۵۶}

فرستنده کالا مسئول صحت و سقم مندرجات و اعلاماتی است که در مورد کالا توسط وی یا نماینده وی در بارنامه هوایی قید می‌شود. وی مسئول کلیه خسارتی است که به متصدی حمل و نقل یا هر شخص دیگر به علت نامنظم بودن یا نادرست بودن یا کامل نبودن مندرجات و اعلاماتی که توسط وی یا به نمایندگی از وی به منظور درج در بارنامه هوایی در اختیار کارگزار حمل قرار گرفته است، وارد می‌آید.^{۵۷}

مسئولیت مذکور فقط در مورد کالا است که برای آن بارنامه صادر می‌شود و لذا لوازم شخصی و بار همراه مسافر را که برای آن‌ها رسید صادر می‌شود شامل نمی‌شود.^{۵۸}

RFDA 223 (C.A. Beirut, 1969) می‌نویسد با توجه به این ماده، اگر متصدی حمل، به هنگام بررسی اسناد، در ذکر ارزش کالا اشتباه کند مسئولیت خواهد داشت.

۵۶. کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، ماده ۱۱.

۵۷. کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، ماده ۱۰.

58. Dempsey, Paul, & Milde, Michael, International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999. Canada, Mcgill University, 2005, at 102 – 103.

بنابراین فرستنده کالا مسئول صحت کلیه اطلاعاتی است که در بارنامه هوایی درج می‌شود حتی اگر این اطلاعات توسط کارکنان متصدی حمل در بارنامه هوایی نوشته شده باشد، زیرا در این صورت فرض بر این است که متصدی حمل به خواسته فرستنده نسبت به تکمیل بارنامه اقدام نموده است. اگر کارمند متصدی حمل و نقل اطلاعات نادرستی روی بارنامه هوایی درج کند باز هم فرض بر این خواهد بود که اطلاعات غلط را فرستنده در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داده است.^{۵۹} خلاف این امر را فرستنده کالا باید ثابت کند، یعنی اگر فرستنده مدعی است که اطلاعات نادرست را وی در اختیار متصدی حمل قرار نداده است، باید این ادعای خود را ثابت نماید.

در قضیه‌ای^{۶۰} که در آرژانتین مورد رسیدگی قرار گرفت، فرستنده کالایی از متصدی حمل خواست ۶ کیلوگرم فراورده‌های دارویی را حمل نماید. منشی متصدی حمل اشتباهاً در بارنامه به جای ۶ کیلوگرم، ۶۰ کیلوگرم نوشت و این امر موجب تأخیر در بازرسی گمرک گردید و در نتیجه گیرنده کالا متضرر شد. گیرنده کالا دعوایی علیه متصدی حمل مطرح و خواست متصدی حمل را به خاطر تأخیر در حمل کالا محکوم نماید. نظر به این که مطابق مواد ۶ و ۱۰ کنوانسیون ورشو، اگر متصدی حمل یا کارکنان وی بارنامه را

۵۹. کنوانسیون ورشو، بند ۵ ماده ۶ و کنوانسیون مونترال، بند ۴ ماده ۷.

۶۰. همان. در قضیه‌ای (Sissa v. Pan Am 11 Avi. 17773, N.Y.Sup.Ct. 1970) دادگاه از این هم فراتر رفت. به نظر دادگاه اگر موردی جزو موارد مندرج در بارنامه نباشد ولی فرستنده و متصدی در قالب شرط بر روی آن توافق نمایند و شرط مزبور را روی بارنامه بنویسند در این صورت متصدی ملزم به اجرای آن شرط طبق توافق‌نامه است و در صورت تخطی از شرط، مسئول می‌باشد. به عنوان مثال، اگر فرستنده کالا کتباً با متصدی حمل توافق کند که کالای وی را بیمه نماید و متصدی حمل این موضوع را در بارنامه درج کند، ولی کالا را بیمه ننماید، متصدی حمل نسبت به این امر مسئولیت دارد.

61. Gerardo Ramon y Cia. SAIC v. Panair do Brazil, (Argentina, 1965) Ibid. at 42.

تکمیل نمایند فرض بر این است که آن‌ها این کار را از طرف فرستنده انجام داده‌اند و لذا اگر خسارتی به علت اشتباه در پر کردن برنامه صورت گیرد فرستنده باید جبران نماید نه متصدی حمل. بنابراین دادگاه با این استدلال متصدی حمل را از مسئولیت در برابر اشتباه صورت گرفته و تأخیر مبرا دانست. به هر حال در این چنین قضایایی، گیرنده کالا باید علاوه بر متصدی حمل، فرستنده کالا را هم طرف دعوا قرار دهد.

ب- حقوق فرستنده کالا

به موجب ماده ۱۲ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، فرستنده کالا حق دارد اقدامات ذیل را انجام دهد:

- در فرودگاه مبدأ یا مقصد کالا را از متصدی حمل پس بگیرد؛
- کالا را در هنگام فرود در مسیر پرواز متوقف کرده و در اختیار خود بگیرد؛
- از متصدی حمل درخواست کند کالا را به فرودگاه مبدأ حمل و در اختیار او قرار دهد؛
- چه در مقصد و چه در طی مسیر، از متصدی حمل بخواهد کالا را به شخص دیگری غیر از گیرنده مذکور در برنامه هوایی تحویل دهد.

البته فرستنده این حق خود را، پس از تحویل کالا به متصدی حمل، وقتی می‌تواند اعمال نماید که کلیه تعهدات خود ناشی از قرارداد حمل و نقل را اجرا کرده و به متصدی حمل و نقل و سایر فرستندگان خسارتی وارد نساخته و هزینه ناشی از اعمال آن را پرداخت نماید. این حق فرستنده با شروع وظایف گیرنده طبق ماده ۱۳^{۶۳} پایان می‌پذیرد که البته ممکن است تحت شرایطی مجدداً کسب شود. در قضیه ای^{۶۴} یک بانک لبنانی پنج بسته را از

۶۲. بند ۴ ماده ۱۲ مقرر می‌دارد: «... چنانچه گیرنده از قبول برنامه یا کالا خودداری نماید و یا دسترسی به او مقدور نباشد فرستنده مجدداً حق خود را نسبت به در اختیار داشتن کالا کسب می‌نماید.»

63. Banque Labanaise c. S.A.S., 1977 RFDA 282 (C.A. Paris, 3 Feb. 1977).

طریق شرکت حمل و نقل «SAS» به پاریس ارسال نمود و متعاقباً، قبل از آن که گیرنده از رسیدن کالا مطلع شود، از متصدی حمل خواست فقط یکی از بسته‌ها را به گیرنده تحویل نماید. متصدی حمل اشتبهاً هر پنج بسته را به گیرنده تحویل داد. گیرنده قبل از پرداخت قیمت بسته‌ها، ورشکسته شد. دادگاه متصدی حمل را به علت سرپیچی از دستورات فرستنده مسئول دانست.

چنانچه متصدی حمل و نقل دستورات فرستنده را نسبت به در اختیار گذاشتن کالا بدون درخواست ارایه نسخه‌ای از بارنامه که به فرستنده تسلیم شده است اجرا نماید مسئول جبران خساراتی است که از این جهت متوجه شخصی می‌گردد که قانوناً بارنامه در دست اوست.^{۶۴}

دستور جدید فرستنده کالا می‌تواند به هر کدام از متصدیان حمل و نقلی که بخشی از حمل و نقل را انجام می‌دهند داده شود.^{۶۵} این متصدی می‌تواند متصدی طرف قرارداد یا عامل حمل و نقل باشد. برای کشورهایی که به کنوانسیون گوادالاخارا^{۶۶} پیوسته‌اند دستورات مذکور در این قسمت فقط هنگامی نافذ خواهد بود که به متصدی حمل و نقل طرف قرار داد خطاب شده باشد.^{۶۷}

۶۴. کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، بند ۳ ماده ۱۲.

65. Goldhirsch, op.cit., at 49.

۶۶. کنوانسیون گوادالاخارا مصوب ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی است که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام می‌گیرد.

۶۷. کنوانسیون گوادالاخارا، ماده ۴.

ج- حقوق و وظایف گیرنده کالا

ماده ۱۳ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال حقوق گیرنده کالا را ذکر کرده‌اند. گیرنده کالا که مستحق دریافت کالا است، حق دارد:

یکم - به محض رسیدن کالا به مقصد توسط متصدی حمل از آن مطلع گردد؛
 دوم - به محض رسیدن کالا از متصدی حمل بخواهد کالا را به وی تسلیم نماید.^{۶۸}
 جهت اعمال حقوق فوق، گیرنده کالا وظیفه دارد کلیه هزینه‌های متصدی حمل و نقل را پرداخت و شرایط دیگر مذکور در بارنامه را رعایت نماید. مثلاً اگر به موجب بارنامه هوایی پیوست کالا، گیرنده باید هزینه خاصی را پردازد، وی باید قبل از تحویل کالا مبالغ مزبور را به متصدی پرداخت نماید حتی اگر مبالغ یاد شده به وسیله اشخاص ثالث پرداخت شده یا پرداخت آن‌ها تضمین شود. در قضیه‌ای گفته شده است که اگر بارنامه هوایی، در خصوص پرداخت هزینه‌ها مقرر خاصی نداشته باشد، گیرنده باید هزینه حمل و نقل و گمرک مربوط را پرداخت نماید. بنابراین اگر متصدی حمل و نقل شرایط مندرج در بارنامه را رعایت ننماید از جمله این که کالا را به گیرنده تحویل دهد بدون آن که هزینه‌های مربوط را دریافت نماید در برابر فرستنده کالا مسئولیت خواهد داشت.^{۶۹}
 اگر متصدی حمل و نقل شرایط و مندرجات بارنامه را رعایت نماید مسئولیتی نخواهد داشت. وی ملزم است کالا را به گیرنده کالا تحویل نماید؛ حتی اگر شخص ثالثی

۶۸. به موجب ماده ۱۳ کنوانسیون ورشو، گیرنده کالا حق دارد به محض رسیدن کالا به مقصد، از متصدی بخواهد بارنامه هوایی و کالا را در ازای پرداخت هزینه‌های مربوط و با رعایت شرایط حمل و نقل مندرج در بارنامه هوایی به وی تسلیم نماید. این مورد در کنوانسیون مونترال حذف شده است.

69. *Swiss Bank Corp. v. First National City Bank*, 15 Av. 17631 (D.C.N.Y. 1979) cited in Goldhirsch, op. cit., at. 48.

کلیه هزینه‌های لازم را پرداخت نماید وی حق ندارد کالا را به وی تحویل دهد، در غیر این صورت در برابر گیرنده کالا مسئولیت خواهد داشت.

زمان دقیق تحویل کالا به گیرنده در ماده ۱۳ تعریف نشده است اما معمولاً زمان تحویل کالا به گیرنده زمانی است که وی از متصدی حمل بخواهد کالا را در اختیار او قرار دهد. گیرنده کالا شخصی است که «نام او در بارنامه هوایی درج شده است» و یا هم‌چنان که ماده ۱۲ ذکر کرده است ممکن است شخصی باشد که «نام او در بارنامه آمده است» یا «شخصی باشد که مستحق دریافت کالا» می‌باشد. در قضایای مطروحه معمولاً این دو عنوان از هم تمیز داده می‌شوند، به این صورت که شخصی که می‌تواند کالا را تحویل بگیرد ممکن است «گیرنده کالا»^{۷۰} و یا شخصی که «مستحق دریافت کالا است»^{۷۱} باشد.^{۷۲}

«شخص مستحق دریافت کالا» شخصی است که فرستنده، با وجود ذکر نام دیگری به عنوان گیرنده در بارنامه، از متصدی حمل می‌خواهد کالا را به وی تحویل دهد. در این صورت متصدی حمل موظف است نسخه‌ای از بارنامه را که به فرستنده تسلیم شده است از وی بازستاند.

هم‌چنان که ذکر شد ماده ۱۲ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال حقوق فرستنده کالا و ماده ۱۳ حقوق گیرنده را ذکر کرده‌اند. با وجود این که بند ۴ این ماده صراحت دارد که حقوق فرستنده از لحظه شروع وظایف گیرنده خاتمه می‌یابد اما ممکن است در این که حقوق فرستنده چه زمانی پایان می‌پذیرد و حقوق گیرنده کی آغاز می‌شود اختلاف نظر

70. Named Consignee.

71. Consignee entitled to delivery.

72. Goldhirsch, op.cit., at 45.

وجود داشته باشد. به نظر بعضی از دادگاه‌ها و نویسندگان، زمانی که کالا در اختیار گیرنده قرار می‌گیرد، حقوق فرستنده خاتمه و حقوق گیرنده کالا آغاز می‌گردد لیکن در خصوص این که زمان در «اختیار گیرنده قرار گرفتن» چه زمانی است ممکن است اختلاف نظر وجود داشته باشد مثلاً ممکن است گفته شود زمان شروع حقوق گیرنده کالا عمل فیزیکی تحویل کالا نیست بلکه بلافاصله زمانی است که مدارک حمل منتقل و یا هزینه‌های حمل به متصدی حمل پرداخت می‌شود.^{۷۳}

گیرنده کالا مجاز نیست حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی حمل و نقل به مورد اجرا گذارد مگر آن که هفت روز از انقضای تاریخی که طی آن کالا باید به مقصد می‌رسید گذشته و یا متصدی حمل و نقل مفقود شدن کالا را قبول نماید. طبق ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو، مدعی تا دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده است فرصت دارد دادخواست خود را برای مطالبه خسارات وارده به دادگاه صالح ارایه نماید. ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو مدت زمان مشخصی را تعیین نموده است تا مدعی در صورت مشاهده خسارت وارده به لوازم شخصی، کالا و یا تأخیر، شکایتی را جهت اطلاع متصدی حمل و نقل تسلیم خود متصدی حمل نماید.^{۷۵}

73. Ibid., 48.

۷۴. کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، بند ۳ ماده ۱۳.

۷۵. به موجب ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو: ۱- دریافت لوازم شخصی یا کالا بدون آن که گیرنده نسبت به آن اعتراضی داشته باشد حاکی از این است که کالا بدون عیب و نقص و بر طبق سند حمل و نقل به گیرنده تحویل شده است، مگر خلاف آن ثابت شود. ۲- در صورت بروز خسارت شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می‌کند باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و



در مورد مفقود شدن کالا، کنوانسیون مدعی را ملزم نکرده است تا طی زمان مشخصی به متصدی حمل مراجعه نماید. در صورت مفقود شدن کالا، مطابق بند ۳ ماده ۱۳ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال «چنان‌چه متصدی حمل و نقل مفقود شدن کالا را قبول نماید یا در صورتی که کالا تا مدت هفت روز پس از انقضای تاریخی که طی آن باید به مقصد برسد، نرسیده باشد گیرنده مجاز خواهد بود حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی حمل و نقل به مورد اجرا بگذارد». بنابراین ممکن است در خصوص این که

هفت روز برای کالا از تاریخ دریافت آن‌ها به متصدی حمل و نقل شکایت نماید. در صورت تأخیر شکواییه باید حداکثر ظرف چهارده روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود. ۳ - شکایت باید کتباً روی بارنامه یا در برگ جداگانه و در طی ضرب‌الاجل‌های مقرر در فوق به عمل آید. ۴ - چنان‌چه در ضرب‌الاجل‌های مقرر شکایتی به عمل نیاید اقامه دعوا علیه متصدی حمل و نقل به هیچ وجه امکان نخواهد داشت؛ به استثنای موردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد. مطابق ماده پانزدهم پروتکل لاهه، در ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو بند ۲ حذف و متن زیر جایگزین آن می‌گردد: «۲- در صورت بروز خسارت، گیرنده بایستی شکایت خود را بلافاصله بعد از کشف خسارت و حداکثر ظرف هفت روز از تاریخ دریافت لوازم شخصی و چهارده روز پس از دریافت کالا تسلیم متصدی حمل و نقل نماید. در صورت تأخیر در حمل و نقل، گیرنده لوازم شخصی یا کالا باید شکایت خود را حداکثر ظرف بیست و یک روز از تاریخ تحویل گرفتن لوازم شخصی یا کالا تسلیم دارد». کنوانسیون مونترال هم تغییراتی در این ماده داده است. مطابق بند ۲ ماده ۳۱ این کنوانسیون: در صورت ورود خسارت، تحویل گیرنده قانونی بار باید بلافاصله پس از کشف خسارت و حداکثر ظرف هفت روز از تاریخ دریافت بار همراه چک شده و چهل روز از تاریخ دریافت محموله، علیه متصدی حمل اعتراض نماید. در مورد تأخیر، اعتراض باید حداکثر ظرف بیست و یک روز از تاریخ تحویل بار همراه یا محموله به تحویل گیرنده قانونی به عمل آید»

در صورت مفقود شدن کالا، مدت زمان دو سال که مدعی می‌تواند به دادگاه مراجعه نماید از چه زمانی آغاز می‌شود اختلاف نظر پیش آید:

از زمانی که متصدی حمل می‌پذیرد که کالا مفقود گردیده است یا،
 دو سال از زمانی که قاعداً باید کالا به مقصد می‌رسید و یا،^{۷۶}
 دو سال و هفت روز از زمانی که باید کالا به مقصد می‌رسید.^{۷۷}

در قضیه‌ای^{۷۷} خواهان محموله‌ای را متشکل از تعدادی کارتن از مسکو به نیویورک ارسال نمود. تعداد ۷ کارتن از کالاهای ارسالی مفقود گردیدند. بقیه کالاها در تاریخ سوم اکتبر ۱۹۷۱ رسید. مدعی برای دریافت بقیه کالا در تاریخ ۱۸ دسامبر ۱۹۷۳ دادخواستی تسلیم دادگاه نیویورک نمود. دادگاه اعلام کرد که مدعی دو سال و هفت روز از زمانی که منطقیاً باید کالا می‌رسید فرصت داشت اعلام شکایت نماید. دادگاه زمانی را که بخشی از کالا به مقصد رسیده بود را زمان رسیدن کالا محسوب ننمود ولی گفت ۱۸ دسامبر ۱۹۷۱ دیرتر از زمانی است که منطقیاً کالا باید می‌رسید بنابراین ۱۸ دسامبر ۱۹۷۳ را برای اقامه دعوا خارج از موعد برای تقدیم دادخواست اعلام و دعوا را رد نمود

د-وظایف و تعهدات متصدی حمل و نقل

متصدی حمل و نقل وظیفه دارد دستورات فرستنده کالا را آن چنان که در بارنامه هوایی آمده است اجرا کند مگر آن که فرستنده اصل بارنامه هوایی را به وی مسترد و

76. Senai, W.Andemariam, Does the Montreal Convention to 1999 Require that a Notice be Given to Passengers? What is the Validity of Notice of a Choice of Forume Clause under Montreal 1999? 71 J. Air L.& Com, Spring 2006, 251, at 253-254.

77. Schwimmer v. Air France, (1976), 384 N.Y.S.2d. 658 (N.Y.civ. ct. 1976). cited in Goldhirsch, op. cit at 49.

دستور جدیدی به وی ابلاغ نماید. در این صورت متصدی حمل و نقل از اجرای دستورات بدوی فرستنده کالا خودداری خواهد کرد. با رعایت این شرط، متصدی حمل به جز در موارد ذیل ملزم است دستورات جدید فرستنده را اجرا کند:

- عملاً امکان اجرای دستورات جدید فرستنده وجود نداشته باشد؛

- اجرای دستورات فرستنده باعث متضرر شدن متصدی حمل و نقل یا دیگر فرستندگان کالا باشد؛

- دستورات جدید، از جمله مواردی که در ماده ۱۲ که فوقاً شرح آن گذشت نباشد. در صورتی که امکان اجرای دستورات جدید فرستنده کالا وجود نداشته باشد، متصدی حمل و نقل ملزم خواهد بود فوراً فرستنده را از آن آگاه نماید.^{۷۸} اگر دستور فرستنده اجرا نشود وی متضرر شده و احتمال دارد دعوایی علیه متصدی حمل مطرح کند. برای جلوگیری از طرح این گونه دعاوی، متصدی حمل باید در صورت عدم امکان اجرای دستورات جدید فرستنده، وی را در جریان قرار دهد.

مثلاً فرض کنیم فرستنده از متصدی حمل و نقل خواسته است کالا را به مقصد دیگری حمل نماید. این دستور مغایر ماده ۱۲ نیست و از طرف دیگر اجرای آن نیز برای متصدی حمل امکان پذیر است ولی متصدی حمل ملزم نیست آن را اجرا کند زیرا خواسته جدید از مواردی نیست که متصدی حمل مطابق ماده ۱۲ ملزم به اجرای آن باشد. با این حال در فرض عدم اجرای آن اگر به فرستنده اطلاع داده نشود ممکن است وی اقداماتی را انجام و متضرر شود و متعاقباً دعوایی علیه متصدی حمل مطرح نماید.

اجرای دستور جدید فرستنده کالا متصدی حمل و نقل را در موقعیتی جدید و گاه مشکل قرار می دهد که ممکن است نیاز به برنامه ریزی جدید داشته و لذا خساراتی به

۷۸. کنوانسیون های ورشو و مونترال، بند ۲ ماده ۱۲.

اشخاص ثالث وارد کند. ماده ۱۲ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، فرستنده کالا را موظف کرده است هزینه‌های ناشی از اعمال این حق را پرداخت نماید. وقتی متصدی حمل و نقل از فرستنده می‌خواهد بارنامه هوایی را در اختیار وی قرار دهد، ترسی از هزینه‌های انجام شده و خسارات وارده وجود نخواهد داشت زیرا در این صورت فرستنده ملزم خواهد بود کلیه هزینه‌ها را پرداخت نماید. در مقابل اگر متصدی حمل و نقل از اجرای دستور جدید و منطقی فرستنده کالا امتناع نماید، وی مسئول خسارات وارده به فرستنده کالا شناخته خواهد شد.

اگر متصدی حمل و نقل بدون درخواست اصل بارنامه هوایی، دستورات بعدی فرستنده کالا را اجرا نماید ممکن است در برابر اشخاص ثالث به علت خساراتی که بر آنها وارد می‌شود مسئول شناخته شود زیرا امکان دارد فرستنده که اصل بارنامه را در اختیار دارد، کالا را به شخص دیگری انتقال داده باشد.

ه- اجرای حقوق توسط فرستنده و گیرنده

ماده ۱۴ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال مقرر می‌دارند، فرستنده و گیرنده کالا می‌توانند به نام خود به حقوقی که به موجب مواد ۱۲ و ۱۳ به هر یک از آنها تعلق می‌گیرد استناد کنند خواه این حق را به نفع خود یا به نفع دیگری اعمال کنند مشروط بر این که تعهدات مقرر در قرارداد حمل و نقل را اجرا نمایند. این ماده فقط از فرستنده و گیرنده کالا نام برده است و این نکته را به ذهن متبادر می‌نماید که افراد دیگری جز فرستنده و گیرنده کالا، مانند مالک کالا و یا نماینده فرستنده و گیرنده، نمی‌توانند در خصوص حقوقی که در این مورد در صفحات گذشته گفته شد استناد و یا دعوی مطرح

نمایند. دادگاه‌ها با این گونه تفسیر مخالف هستند. در قضیه لیون^{۷۹} مقرر شده بود محموله‌ای از سنگاپور به اسپانیا توسط شرکت هواپیمایی ائروفلوت حمل گردد. طبق بارنامه، گیرنده محموله بانک لندن و اس ای در والنشیای سنگاپور^{۸۰} ذکر شده بود که مالک محموله نبود. محموله اشتباهاً به فرودگاه جان کندی نیویورک ارسال و کارکنان شرکت هواپیمایی ائروفلوت محموله را به شرکت بین‌المللی ویاسای ونزوئلا ارسال کردند. با توجه به حمل و نقل‌های متعدد که اشتباهاً صورت گرفت دعاوی متعددی اقامه شد و این پرسش مطرح شد که آیا دعوی اشخاص دیگری که مطابق بارنامه، گیرنده و یا نماینده وی نیستند مسموع خواهد بود؟ متصدی حمل و نقل به صلاحیت خواهان برای اقامه دعوا ایراد کرد. دادگاه رسیدگی کننده با رد استدلال متصدی حمل و نقل اعلام نمود که کنوانسیون نباید به صورت مضیق، به نحوی که حقوق مالک واقعی نقض گردد، تفسیر شود.

قضایای دیگری با استدلال مشابه در کشورهای دیگر مطرح شده است. در قضیه تسمان^{۸۱} که در نیوزیلند مطرح شد خواهان مالک محموله بود ولی نام وی در بارنامه به عنوان فرستنده و یا گیرنده ذکر نشده بود. متصدی حمل در دفاع از خود مدعی شد که مالک حق اقامه دعوا ندارد زیرا ماده ۱۴ کنوانسیون ورشو فقط فرستنده و گیرنده را

79. Leon Bernstein Commercial Corporation v. Pan American World Airways & Viasa Venezuelan International Airways v. Aeroflot Soviet Airlines, Leon Berns Tein v. Pan Am; 421 N.S.2 d 587 (APP. Civ. 1979).

80. Bank of London and S.A in Valencia.

81. Tasman Pulp and Paper Co. Ltd. v. Brambles J.B. O'Loghlin and Pan Am. 1983 Air Law 64 (High Court, Auckland, New Zealand, 29 June 1981), cited in Goldhirsch, op., cit; at 51.

صاحب این حق شناخته است. دادگاه مقرر داشت اگرچه کنوانسیون ورشو ناظر به فرستنده و گیرنده مضبوط در بارنامه است ولی این بدان معنا نیست که مالک کالا از حق اقامه دعوا محروم است.

نتیجه گیری

کنوانسیون ورشو راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی در سال ۱۹۲۹ تصویب و تاکنون در اکثر کشورهای جهان به مرحله اجرا گذاشته شده است. این کنوانسیون که با توجه به موقعیت آن زمان تدوین یافته، متصدی حمل و نقل هوایی را ملزم می‌نماید موارد و اقلام متعددی را بر روی اسناد حمل ذکر نماید. به‌عنوان مثال بعضی مطالبی که باید در بلیت مسافر ذکر شود عبارتست از نقاط مبدأ و مقصد، نام و نشانی متصدی یا متصدیان حمل و نقل و شرحی مبنی بر این که حمل و نقل مزبور مشمول مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو می‌باشد. اگر متصدی حمل کلیه موارد ضروری را روی این اسناد درج ننماید، نمی‌تواند از مواد کنوانسیون ورشو که وی را از مسئولیت مبرا و یا مسئولیت وی را کاهش می‌دهد بهره‌مند شود. گاهی دادگاه‌ها نوشته شدن اطلاعات ضروری روی اسناد با فونت ریز را ایراد گرفته و مسئولیت زیادی را متوجه متصدی نموده‌اند.

با پیشرفت فناوری و افزایش قابل توجه مسافر، دولت‌ها به این نتیجه رسیدند که سرعت در خدمات رسانی ایجاب می‌نماید اسناد بدون نیاز به تشریفات و به صورت ساده تنظیم شوند و نیازی به ذکر بسیاری از مواردی که کنوانسیون ورشو اجباری کرده بود نیست لذا در تصویب کنوانسیون مونترال تسهیلاتی برای متصدیان حمل در نظر گرفته و نحوه صدور اسناد را ساده‌تر نمودند. متصدیان حمل و نقل و کشورهای عضو کنوانسیون مونترال هستند نیازی به صدور بلیت و بارنامه با مندرجات مذکور در کنوانسیون ورشو ندارند. ضمناً متصدیان حمل می‌توانند به‌جای صدور بلیت، اطلاعات را در رایانه خود ضبط و در صورت درخواست مسافر، پرینتی به وی ارائه نمایند.

بارنامه توسط فرستنده کالا تنظیم می‌شود و وی وظایفی در این خصوص دارد که عدم رعایت آن‌ها موجب مسئولیت فرستنده می‌شود. مطابق کنوانسیون ورشو، متصدی

حمل و نقل وظایف و تعهداتی دارد که در صورت عدم رعایت، حقوق فرستنده و گیرنده کالا نقض و متصدی مسئول خواهد بود. کنوانسیون مونترال، به جز در موارد نادر، مقررات کنوانسیون ورشو را در این زمینه تکرار کرده است.

فهرست منابع

۱- کتاب و مقاله

1. Dempsey, Paul, & Michael Milde, International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999, Canada, McGill University, 2005.
2. Goldhirsch Lawrence, B; The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook, London: Martinus Nijhoff, 1988.
3. Senai W. Andemariam, Does the Montreal Convention to 1999 Require That a Notice be Given to Passengers? What Is the Validity of Notice of a Choice of Forum Clause under Montreal 1999? 71 J. Air L. & Com. Spring 2006, 251 at 253-254.
4. Vershoor, D. An Introduction to Air Law, Deventer/Netherlands, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1983.(New ed. 2003).

۲- قضا یا

5. Banque Labanaise c. S.A.S., 1977 RFDA 282 (C.A. Paris, 3 Feb. 1977).
6. Bayless v. Varig 10 Avi. 17881 (D.C. N.Y. 1968).
7. Corocraft v. Pan Am [1968] 2 All E.R. 1059 (Q.B.1968), rev'd [1969] 1 All E.R. 82 (C.A.1968).
8. Exim Indus., Inc. v. Pan World Airways, Inc., 754 F. 2d 106 at 108 (2d Cir. 1985).
9. French Supreme Court, Mutuell d'Assurance Aeriennes vs. Guy, 5 February 1980, 1980 ETZ 333.
10. Gerardo Ramon y Cia. SAIC v. Panair do Brazil , (Argentina 1965).

11. Hexter v. Air Fr., 563 F. Supp. 932 at 936 (S.D.N.Y. 1982).
12. Leon Bernstein Commercial Corporation v. Pan American World Airways.
13. Viasa Venezuelan International Airways v. Aeroflot Soviet Airlines.
14. Leon Bernstein v. Pan Am 421 N.Y.S.2d 587 (APP. Civ. 1979).
15. Lisi v. Alitalia, 253 F. Supp. 237, (D.C.N.Y. 1966), aff'd 370 F.2d 508 (2d Cir. 1966), aff'd 390 U.S. 455 (1968).
16. Manion v. Pan Am, 430 N.Y.S.2d 486, (N.Y. Sup. Ct 1980), rev.'d 439 N.Y.S. 206.
17. Mertens v. Flying Tiger Lines, 341 F. 2d 851 (2d Cir. 1965). Cert. denied 382 U.S. 816 (1965).
18. Nuvo Electronics Inc. v. London Assurance et al., (2000) 49 O.R. (3d) 374 (Ont. S.C.).
19. Pimentel v. Lot, 748 F.2d 94 (2d Cir. 1984).
20. Republic Nat'l Bank v. Eastern American Airlines, Inc. 639 F. Supp. 1410.
21. Republic National Bank v. Eastern Airlines, Inc. 639 F. Supp. 1410 (S.D.N.Y. 1986).
22. Schwimmer v. Air France, (1976) 384 N.Y.S.2d . 658 (N.Y.civ. ct. 1976).
23. Seth v. British Overseas Airways Corp., 8 Avi. 18252 (D.C.Mass. 1963), aff'd 329 F.2d 302 (1st Cir. 1964), cert. denied 379 U.S. 858(1964).
24. Sissa v. Pan Am; 11 Avi. 17773, N.Y.Sup.Ct 1970.
25. Sofranski v. KLM, 326 N.Y.S . 2d 870 (N.Y. Civ. Ct 1971).
26. Spanner v. United Airlines, Inc., 177 F. 3d 1173 at 1176 (9th Cir. 1999).

27. *Stolk v. Air France*, 299 N.Y.S.2d 58 (N.Y.Sup. ct. 1969), aff'd 316 N.Y.S.2d 455 (App. Div. 1970).
28. *Swiss Bank Corp. v. First National City Bank*, 15 Av. 17631 (D.C.N.Y. 1979).
29. *Tasman Pulp and Paper Co. Ltd. v. Brambles J.B. O'Loghent and Pan Am*. 1983 Air Law 64.
30. *Warren v. Flying Tiger Lines*, 352 F.2d 494 (9th cir. 1965).

۳- اسناد

31. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc. 7838 (Warsaw Convention).
32. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999 (Montreal Convention).
33. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, ICAO Doc. 7632 (the Hague Protocol 1955).
34. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended at the Hague on 28 September 1955 (Guatemala City Protocol, 1971).
35. Additional Protocols to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on October 1929, 25 September 1975 (Montreal Protocols).