

الزام مسافر یا گیرنده کالا به مطلع کردن متصدی حمل از خسارت‌های وارد در حمل و نقل هوایی

ابراهیم عزیزی*

استادیار وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، تهران، ایران

دریافت: ۸۹/۱۰/۱۷

پذیرش: ۹۰/۲/۱۲

چکیده

درخصوص خسارت وارد به مسافر و یا گیرنده کالا، در حمل و نقل هوایی، وی باید فوراً پس از کشف خسارت، ظرف مهلت‌های معین در کنوانسیون‌ها، موضوع را به اطلاع متصدی حمل برساند. کوتاهی در انجام این مقرره، حق اقامه دعوا علیه متصدی را از میان خواهد برد. این مقاله قصد دارد شخص مستحق اعتراض و نحوه مطلع ساختن متصدی امر در موارد مختلف از جمله خسارت کلی، خسارت جزئی، فقدان کالا و تأخیر در رساندن کالا و نیز رعایت مهلت‌های قراردادی را بررسی کند. این مقاله در پایان، مواردی را که متضرر از مطلع ساختن متصدی معاف است نیز بررسی خواهد کرد.

کلیدواژه‌ها: متصدی حمل و نقل، متصدی حمل متوالی، حمل و نقل هوایی، خسارت به علت تأخیر، کنوانسیون ورشو، کنوانسیون مونترال

۱. مقدمه

قانون قابل اجرا درخصوص حمل و نقل هوایی در پروازهای بین‌المللی و پروازهای داخلی بسیاری از کشورها کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ [۱] در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی است. البته در سال ۱۹۵۵ و ۱۹۷۱، اصلاحاتی در کنوانسیون ورشو با عنوان پروتکل‌های لاهه و گواتمالا به عمل آمده و به آن اضافه

Email: EAzizi@modares.ac.ir

* نویسنده مسؤول مقاله:

گردیده‌اند.

در سال ۱۹۹۹ کنوانسیون مونترال [۲] راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی تصویب شد. حقوق مسافران هواپیما، فرستندگان و گیرندگان کالا و مسئولیت متصدیان حمل و نقل با توجه به این کنوانسیون‌ها تعیین می‌شود. مطابق این اسناد، دریافت لوازم شخصی مسافر یا کالا، بدون آن‌که شخص ذیحق اعتراضی داشته باشد، حاکی از آن است که کالا بدون نقص و بر طبق سند حمل و نقل به گیرنده تحویل شده است. در صورتی که شخص وقوع خسارتی را مشاهده کند باید اقداماتی انجام دهد که در این مقاله به آن‌ها پرداخته می‌شود.

۲. اعلامیه وقوع خسارت

به موجب ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو، در مورد خسارت، شخص محق برای تحویل باید فوراً بعد از کشف خسارت و در نهایت ظرف سه روز از تاریخ دریافت در مورد لوازم شخصی و هفت روز از تاریخ دریافت در مورد کالاها مراتب را به اطلاع متصدی حمل برساند. در مورد تأخیر، این اعلام باید نهایتاً ظرف چهارده روز از روزی که لوازم شخصی یا کالا باید به وی تحویل می‌شد مطرح گردد.

این اعتراض باید کتباً بر روی بارنامه هوایی درج شود و یا به وسیله یک یادداشت جداگانه در زمان‌های فوق‌الذکر به متصدی حمل ارسال گردد. کوتاهی در انجام این مقرره ظرف مهلت‌های مذکور، حق اقامه دعوا علیه متصدی حمل و نقل را از میان خواهد برد، مگر این‌که متصدی حمل در این خصوص مرتکب تقلب شده باشد.

پروتکل لاهه تغییراتی در این مقرره داده است. مطابق آن، در صورت بروز خسارت، گیرنده باید 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 کند. 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.

پروتکل گواتمالا مهلت‌های مزبور را تغییر نداده است؛ ولی مطابق بند ۲ و ۳ ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال، 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 کند. در مورد تأخیر، اعتراض باید حداکثر ظرف بیست و یک روز از تاریخ تحویل بار همراه با محموله به تحویل گیرنده قانونی به عمل آید. کلیه اعتراضات باید به صورت کتبی و ظرف مهلت‌های فوق‌الذکر تسلیم و یا ارسال شود. به این ترتیب براساس این اسناد، اقامه دعوا علیه متصدیان حمل و نقل برای خسارت یا تأخیر در مورد کالاهای یا لوازم شخصی منع شده است، مگر این‌که طی مهلت‌های مقرر، مراتب کتباً به اطلاع متصدی حمل و نقل رسیده باشد. با توجه به این‌که تفاوت اساسی بین این اسناد در این خصوص وجود ندارد و به دلیل این‌که کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه به وسیله اکثر کشورها پذیرفته شده و در رویه قضایی نیز مطرح بوده‌اند مواد اشاره شده در این مقاله به این اسناد مربوط هستند.

بند ۱ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد دریافت لوازم شخصی یا کالا، بدون آن‌که گیرنده نسبت به آن اعتراضی داشته باشد حاکی از این است که کالا در شرایط مطلوب و بر طبق سند حمل و نقل به گیرنده تحویل شده است، مگر خلاف آن ثابت شود. قید «شرایط مطلوب»^۱ باید به این معنا باشد که محموله به طور کامل تحویل شده است. حال اگر مدعی بتواند اثبات کند که متصدی حمل و نقل واقعاً از معیوب بودن کالاهای تحویل شده و یا نقصان محموله آگاه بوده است، فرض مقرر در بند ۱ ماده ۲۶ قاعداً نباید بتواند خواهان را از اقامه دعوا جهت استیفای حقوقش منع کند.

۳. شخصی که مستحق دریافت کالا است باید اعتراض کند

کنوانسیون مقرر می‌دارد که اعتراض مورد نظر باید توسط شخص محق برای تحویل صورت بگیرد. اگر کنوانسیون به طور مضیق تفسیر شود، این بدان معنا است که تنها شخصی که از وی به عنوان گیرنده محموله در بارنامه نام برده شده می‌تواند طرح دعوا کند، در حالی که یک شرکت بیمه حمل و نقل نیز برای اقامه دعوا محق شناخته شده است و بنابراین، حق دارد تا یادداشت مربوط به وقوع خسارت را در مهلت‌های مذکور به متصدی حمل و نقل تسلیم کند [۳، ص ۱۲۹].

1. good conditions



در متن فرانسوی، واژه استفاده شده برای شخص مستحق تحویل و گیرنده محموله، «destinataire» یعنی «گیرنده» است؛ در صورتی که فرستنده کالا هم اگر براساس ماده ۱۲ کنوانسیون عمل کند، یعنی با انجام کلیه تعهدات ناشی از قرارداد، کالا را در فرودگاه مبدأ یا مقصد باز پس بگیرد یا با تقاضای اعاده آن به فرودگاه مبدأ، آن را در اختیار خود بگیرد، وی نیز به عنوان یکی از اشخاصی که مستحق برای تحویل گرفتن است در نظر گرفته شده، حق خواهد داشت تا یادداشت وقوع خسارت یا تأخیر را به متصدی حمل تسلیم کند [۴]. دادگاه فرستنده اصلی کالا را که نام او در بارنامه هوایی درج نشده باشد، برای ارسال یادداشت موضوع ماده ۲۶ و اقامه دعوا محق دانسته است [۵].

آیا علاوه بر فرستنده و گیرنده کالا، صاحب مال هم می‌تواند اقامه دعوا کند؟ در دعوی شرکت جورج استریت [۶] خواهان در اسکاتلند سه بسته ژاکت خریداری می‌کند و فروشنده انتقال محموله را توسط شرکت باربری راکوود اینترنشنال ترتیب داد. این سه بسته در فرودگاه هیترو در لندن به شرکت هواپیمایی ایر کانادا (خوانده) تحویل گردید تا برای راکوود اینترنشنال در ونکوور ارسال شود. وقتی سه بسته دریافت شد، یکی از آن‌ها باز و با چسب مجدداً بسته‌بندی شده بود. همچنین نوزده ژاکت از پنجاه و پنج ژاکت موضوع حمل و نقل مفقود گردیده بود. شرکت هواپیمایی خوانده ادعا کرد طبق کنوانسیون ورشو فقط فرستنده و دریافت کننده (که در این خصوص یک بنگاه حمل و نقل، واجد هر دو عنوان بود) می‌توانند درخصوص مفقود شدن کالا علیه وی اقامه دعوا کنند. دادگاه با پیروی از رأی صادر در دعوی انگلیسی شرکت گیت وایت [۷] اعلام کرد که صاحب مال حق اقامه دعوا دارد و کنوانسیون ورشو به هیچ وجه صاحب مال را از این حق محروم نکرده است.

این موضوع در دعوی ایر کانادا علیه دموند و بر عکس [۸] نیز مطرح شد. در این دعوا شخصی جهت تحویل تجهیزات ویدیویی به کانسپت میوزیک ویدیو در شهر نیوفوندلند قراردادی با ایرکانادا منعقد کرده بود. مدعی از ایرکانادا خواست تا این تجهیزات را از نیوفوندلند به هالیفاکس انتقال دهد. خسارتی به کالا وارد می‌شود. میوزیک کانسپت ویدیو دعوایی علیه ایرکانادا به دلیل مسامحه در حمل تجهیزات مورد نظر اقامه می‌کند. ایرکانادا با پرداخت خسارت مورد درخواست کانسپت ویدیو، متعاقباً دعوایی را به طرفیت خریدار جهت جبران مبلغ پرداختی اقامه کرد. این شرکت در نهایت توانست مبلغ پرداخت شده به کانسپت

ویدیو را از خریدار دریافت دارد، چرا که در واقع خطای صورت گرفته به درخواست و طبق دستور خوانده انجام شده بود.

۴. وقوع خسارت، نه تلف یا فقدان محموله

ماده ۲۶ تنها «در مورد خسارت» اعمال می‌شود و بنابراین درخصوص فقدان و یا تلف کالا یا لوازم شخصی مسافر قابل استناد نیست. هدف از یادداشت کتبی، دادن یک فرصت به متصدی حمل و نقل است تا خسارت را بررسی کرده، در صورت صلاحدید رضایت شخص خسارت‌دیده را جلب کند تا بدین ترتیب از اقامه دعوا علیه خود جلوگیری کند. در مورد تلف یا فقدان کالا یا لوازم شخصی مسافر، منطقاً متصدی حمل و نقل از این موضوع آگاه است و از این رو نیازی به دادن این یادداشت نیست [۹]. در قضیه‌ای [۱۰] در جریان حمل و نقل، بچه گرازهای تحویلی به متصدی حمل می‌میرند. دادگاه رسیدگی‌کننده با اعلام این‌که این حادثه تلف یک محموله لحاظ می‌شود، نه خسارت آن، تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ را توسط فرستنده الزامی تشخیص نداد. درخصوص مفقود شدن کالا، بند ۳ ماده ۱۳ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «چنانچه متصدی حمل و نقل مفقود شدن کالا را قبول کند یا در صورتی که کالا تا مدت هفت روز پس از انقضای تاریخی که طی آن باید به مقصد برسد، نرسیده باشد گیرنده مجاز است حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی حمل و نقل به مورد اجرا بگذارد». اگر کالایی که با تأخیر به مقصد می‌رسد خسارت هم دیده باشد ممکن است موجب شود گیرنده کالا متضرر شود، زیرا به موجب ماده ۱۳ وی باید هفت روز منتظر دریافت کالای خود باشد و از طرف دیگر وی مطابق ماده ۲۶ هفت روز فرصت دارد خسارت وارد به کالایش را به اطلاع متصدی مربوط برساند.

۵. فقدان بخشی از کالا

چنانچه کل محموله گم شود، معمولاً متصدی حمل و نقل بی‌درنگ از موضوع مطلع خواهد شد؛ اما در صورتی که تنها بخشی از محموله گم شود، در این‌که نتیجه چه باید باشد اختلاف نظر وجود دارد.

در آمریکا در مورد گم شدن بخشی از محموله، ارائه یادداشت موضوع ماده ۲۶ به



متصدی حمل و نقل لازم دانسته شده است [۱۱]. در موردی، سی و شش کارتن از چهل کارتن ارسال شده مفقود شده بود. دادگاه رسیدگی کننده در این خصوص اعلام داشت، فرستنده‌ای که نقصان و کسری کالاها را کشف کرده، ملزم است یادداشت موضوع ماده ۲۶ را ظرف هفت روز به متصدی حمل تسلیم کند. برخی دادگاه‌ها فقدان اقلامی از یک محموله (فقدان جزئی) را یک خسارت دانسته، دادن یادداشت به متصدی حمل و نقل را لازم دانسته‌اند. برای مثال در موردی یک‌صد و هشتاد و پنج میمون از نه‌صد میمون ارسال شده به مقصد نمی‌رسد. در این خصوص به اعتقاد دادگاه، تسلیم یادداشت به متصدی حمل و نقل لازم بوده است [۱۲].

همچنین در دعوای دیگری [۱۳] اعلام شد در شرایطی که یک محموله شش‌صد و نود و شش کارتنی گم شده است، یادداشت وقوع خسارت باید ظرف یک‌صد و بیست روز^۱ به متصدی حمل اعلام گردد [۱۴]. منظور از تسلیم یادداشت، مطلع کردن متصدی حمل از وقوع خسارت است تا متعاقباً وی در صورت تمایل، خسارت وارد را با توافق خسارت‌دیده جبران کند. البته مواردی هم می‌توان یافت که دادگاه‌ها رعایت مهلت‌های مقرر در این ماده را درخصوص محموله‌هایی که قسمتی از آن تلف شده، اما خسارت وارد برای متصدی حمل و نقل آشکار بوده، لازم نمی‌دانند. به عنوان مثال، اگر تعدادی از حیوانات موضوع حمل و نقل تلف شوند، متصدی حمل و نقل بلافاصله از آن آگاه می‌گردد و دیگر نیازی به رعایت مهلت‌های مقرر در ماده ۲۶ ضروری نیست. اما اگر احتمال مخفی بودن خسارت وجود داشته باشد مدعی مکلف است وقوع خسارت را به متصدی اطلاع دهد. در دعوایی پس از رسیدن یک محموله پنیر به مقصد، ادعا شد که آن‌ها در مسیر فاسد شده‌اند. دادگاه رسیدگی کننده در این خصوص اعلام داشت، در چنین مواردی متصدی حمل و نقل محق به دریافت یادداشت کتبی است، چرا که خسارت منظور می‌توانسته مخفی بوده و متصدی حمل از موضوع اطلاع نداشته باشد [۱۵].

به اعتقاد دادگاه‌های فرانسه، در صورت فقدان جزئی محموله، تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ لازم نیست. در دعوایی [۱۶] تنها هشت بسته از یک محموله ده بسته‌ای به مقصد می‌رسد. یادداشت نقصان محموله پس از یک‌صد و بیست روز از تاریخ صدور بارنامه

۱. طرفین می‌توانند بر مهلت بیش‌تری از آنچه کنوانسیون تعیین کرده است توافق کنند.

هوایی و البته پیش از پایان مهلت دو ساله از تاریخ فقدان، تسلیم متصدی حمل شده بود. در این خصوص دادگاه رأی داد که تنها مهلت دو ساله مقرر در ماده ۲۹ مورد نظر دادگاه است. دلیل دادگاه این بود که کنوانسیون بین سه نوع از خسارات احتمالی تفاوت قائل شده است: (۱) تلف، (۲) فقدان، (۳) خسارت. از نظر دادگاه‌های فرانسه، دو نوع اول از خسارات زمانی می‌تواند رخ دهد که با «عدم تحویل» مواجه باشیم و به عبارت دیگر، کالا به گیرنده تحویل داده نشود، در حالی که نوع سوم از خسارت تنها زمانی می‌تواند محقق شود که کالا تحویل شده باشد. فرض مقرر در ماده ۲۶ درخصوص دریافت کالا در شرایط مطلوب نمی‌تواند در مواردی که تحویل کالا محقق نشده نیز جاری شود و لذا تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ برای محموله تحویل نشده ضرورتی نخواهد داشت [۱۷].

اگر متصدی حمل و نقل وقوع خسارت را تأیید کند، دیگر ارائه یادداشت ضرورتی نخواهد داشت. برای مثال اگر در خود بارنامه هوایی، فقدان کالا ذکر شود این بدان معنا است که متصدی حمل و نقل از وقوع خسارت آگاه گردیده است و طبعاً نیازی به تسلیم یادداشت به او نخواهد بود و اگر گیرنده نتواند اثبات کند که متصدی حمل و نقل پیش از انقضای مهلت‌های مقرر، بر حسب واقع از معیوب بودن کالا یا نقصان محموله آگاه بوده است، متصدی حمل می‌تواند با استناد به انقضای مهلت‌های مقرر و کوتاهی خواهان در تسلیم یادداشت منظور، از اقامه دعوا و رسیدگی دادگاه جلوگیری کند [۱۸، ص ۱۳۲-۱۳۴].

در مجموع می‌توان چند احتمال را در نظر گرفت:

(۱) متصدی حمل و نقل یا فرستنده کالا هیچ‌یک دلیلی بر اطلاع از خسارت (یا نقصان جزئی ۹ محموله ندارند: در این صورت فرستنده کالا موظف است طی مهلت‌های مقرر محموله را دقیقاً بازرسی کرده، براساس آن اقدامات مقتضی را معمول دارد.

(۲) متصدی حمل و نقل و فرستنده کالا هر دو دلیلی بر اطلاع از این‌که کالا خسارت دیده (یا گم شده) است دارند، اما طی مهلت مقرر، یادداشت منظور به متصدی حمل تسلیم نشده است: در این صورت، متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به تسلیم نشدن یادداشت منظور استناد کند، چرا که وی واقعاً از موضوع آگاه بوده است.

(۳) دلیلی وجود ندارد که ثابت کند متصدی از خسارت دیدن کالا یا به دست گیرنده رسیدن آن آگاه است، اما فرستنده کالا از موضوع اطلاع یافته است: در این صورت متصدی



حمل و نقل باید طی یادداشتی از موضوع آگاه گردد.

۴) متصدی حمل و نقل فرستنده کالا هیچ‌کدام دلیلی بر اطلاع از این‌که کالا گم‌شده یا خسارت‌دیده ندارند که در این صورت بار اثبات بر عهده فرستنده کالا است.

بنابراین، دادگاه به جای این‌که مهلت‌های پیش‌بینی‌شده را به طور محدود و مضیق مورد توجه قرار دهد، باید دلایلی را که نشان می‌دهند چرا فرستنده کالا براساس مقررات کنوانسیون طی مهلت‌های قید شده عمل نکرده را پذیرفته و آن‌ها را بررسی کند. دادگاه با ملاحظه این دلایل تصمیم خواهد گرفت که آیا این دلایل می‌توانند متصدی حمل و نقل را از توسل به دفاع «تسلیم نشدن یادداشت در مهلت مقرر» محروم کنند یا خیر.

۶. رعایت مهلت‌های قراردادی

با توجه به ماده ۲۳، توافق درخصوص مهلتی کوتاه‌تر از آنچه در کنوانسیون پیش‌بینی‌شده، باطل و بی اعتبار است [۱۹] ولی تعیین مهلتی طولانی‌تر از مهلت‌های مقرر در کنوانسیون، منع نشده است.

در دعوایی [۲۰] که کل محموله در جریان حمل و نقل گم شده بود و لذا ماده ۲۶ کنوانسیون در مورد آن قابل استناد نبود، متصدی حمل و نقل در دفاع از خود اعلام کرد مطابق مقررات اداره هواپیمایی کشوری آمریکا^۱ اقامه دعوا مشروط به تسلیم یادداشت کتبی درخصوص فقدان محموله طی یک‌صد و بیست روز از تاریخ صدور بارنامه هوایی است. دادگاه فدرال ایالات متحده در این خصوص اعلام داشت، چنین شرطی ماده ۲۳ را نقض نمی‌کند، چرا که مهلت یک‌صد و بیست روزه مبادرت به محدود کردن خسارات قابل جبران ویا وضع یک استاندارد سخت‌تر جهت احراز مسئولیت متصدی حمل، نسبت به مقررات کنوانسیون، نکرده است [۲۱].

همان‌طور که پیش از این اشاره شد، در یک دعوی مشابه، دادگاه فرانسوی نظری مغایر با رأی دادگاه فدرال ایالات متحده داشته است [۲۲]. در قرارداد موضوع این دعوا، شرط شده بود که در صورت فقدان محموله و در نتیجه حتی در صورت عدم تحویل کل محموله، باید طی یک‌صد و بیست و روز از تاریخ اجرای قرارداد، مراتب به متصدی حمل و نقل گزارش

1. Civil Aeronautics Board (CAB)

شود. در این خصوص دادگاه اعلام داشت که ماده ۲۶ تنها در مورد کالاهای تحویل شده اعمال می‌گردد. بنابراین، همچنان برای کالاهای تحویل‌نشده، مهلت دو ساله مقرر در ماده ۲۹ قابل اعمال است. در مجموع به نظر می‌رسد که قاعده پذیرفته‌شده توسط دادگاه فرانسوی، موجه‌تر باشد. در واقع، شرط مهلت یک‌صد و بیست روزه در چنین مواردی، منجر به کوتاه‌تر شدن مهلت دو ساله مقرر در ماده ۲۹ می‌شود و لذا از این حیث ناقض ماده ۲۳ یا ۳۲ بوده و باطل است.^۱

در دعوای لیدرزبست [۲۳] دو کارتن از سه کارتن موضوع حمل و نقل به مقصد نمی‌رسد. در بارنامه هوایی شرطی درج‌شده بود که براساس آن اقامه دعوا درخصوص فقدان محموله، و از جمله تحویل نشدن آن، مشروط به تسلیم یادداشتی ظرف یک‌صد و بیست روز از تاریخ صدور بارنامه هوایی شده بود. گیرنده کالا، یادداشت کتبی را سی روز پس از فقدان به متصدی حمل تسلیم می‌کند. به اعتقاد متصدی حمل و نقل، این یادداشت در مورد فقدان جزئی محموله باید طی هفت روز صورت می‌گرفت و به عبارت دیگر وی مدعی بود که شرط مقرر در بارنامه هوایی ناظر بر فقدان جزئی کالا نبود. دادگاه با رد نظر متصدی حمل اعلام داشت با توجه به شرط فی‌مابین، در صورت فقدان بخشی از محموله نیز گیرنده حق داشته طی مهلت مورد توافق اقدام کند.

۷. مطلع کردن متصدی درخصوص خسارات مقرر نسبت به تأخیر

براساس ماده ۱۹، متصدی حمل و نقل به واسطه تأخیر مسؤول خواهد بود. در صورتی که تأخیر باعث تلف بخشی از محموله شده باشد، این پرسش مطرح است که آیا در این صورت ماده ۲۶ قابل اعمال است یا خیر؟

در دعوای دالتون [۲۴] تعدادی از سگ‌هایی که برای حمل به متصدی حمل و نقل تحویل شده بودند، به دلیل تأخیر، در مسیر می‌میرند. دادگاه در این مورد تسلیم یادداشت موضوع ۲۶ را لازم ندانست، چرا که به اعتقاد دادگاه، نقصان محموله در چنین مواردی برای متصدی حمل و نقل آشکار است. البته در این خصوص بین دادگاه‌ها اتفاق نظر وجود ندارد و در

۱. این قاعده از جمله دعوای ذیل مورد پذیرش قرار گرفته است:

Danziger v. Air France 14 Avi. 1828. (D.C.N. Y. 1977) and KLM v. Kachour 197. RFDA 223 (C. A. Beirut, 17 July 1969), aff'd 1972 RFDA 190 (Cass. Lebanon, 26 Mar. 1970). Ibid. at 132.

موارد مشابه آرای متفاوتی صادر شده است [۲۵].

در دعاوی مربوط به تأخیر معمولاً مسائل متعددی مطرح می‌شود. مسافری را فرض کنید که پس از رسیدن به مقصد، نتوانسته لوازم شخصی خود را دریافت دارد و از این رو به متصدی حمل‌اعلام داشته که لوازم او مفقود شده است. حال چنانچه پس از چهار روز، لوازم شخصی این مسافر به مقصد برسد، آیا مسافر با توجه به بند ۲ ماده ۲۶ باید به جهت تأخیر، مجدداً مراتب را ظرف چهارده روز به اطلاع متصدی حمل برساند یا این که اعتراض مسافر مبنی بر مفقود شدن لوازمش در روزی که به مقصد رسیده، کافی است و نیازی به تسلیم مجدد یادداشت موضوع ماده ۲۶، این بار درخصوص تأخیر نخواهد بود؟

در دعوایی [۲۶] دادگاه اعلام داشت، مسافری که پیش از این با تصور این که چمدان‌هایش گم شده، یادداشتی مبنی بر مفقود شدن چمدان‌هایش تسلیم متصدی حمل کرده، پس از رسیدن چمدان‌ها به مقصد باید یادداشتی درخصوص خسارت ناشی از تأخیر تهیه و مجدد به متصدی حمل تسلیم کند.

چنین دیدگاه سخت‌گیرانه‌ای نسبت به اعمال ماده ۲۶، نشان‌دهنده تمایل دادگاه به حمایت از متصدی حمل و نقل است. به هر حال منظور از ماده ۲۶، تسلیم به موقع یادداشت به متصدی حمل و نقل و آگاه ساختن وی از ضرر و زیان است، خواه این ضرر و زیان ناشی از تلف محموله باشد و خواه ناشی از تأخیر یا گم شدن آن. بنابراین، اگر مسافر پیش از این به وظیفه مقرر در ماده ۲۶ عمل کرده باشد، نباید او را ملزم به تسلیم یادداشت مجدد دانست. در هر حال، چنانچه بر اثر تأخیر صورت گرفته بخشی از کالا از بین برود، همانند دیگر انواع خسارات احتمالی، اطلاع واقعی متصدی حمل از موضوع، ضرورت تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ را منتفی خواهد ساخت.

۸. ارائه یادداشت^۱ به کدام متصدی حمل و نقل؟

کنوانسیون مقرر می‌دارد که یادداشت به متصدی حمل و نقل تحویل شود، اما مشخص نمی‌کند به کدام متصدی حمل و نقل. در مورد انجام حمل و نقل توسط متصدیان متوالی

۱. همچنان که پیش‌تر ذکر شد، منظور از یادداشت، تسلیم شکایت به خود متصدی حمل و نقل است، با این هدف که متصدی از ایراد خسارت مطلع شده، در صورت تمایل خسارت را جبران کند.

حمل^۱ (حمل و نقلی که مجموعاً یک عملیات واحد منظور می‌شود)، تسلیم یادداشت به آخرین متصدی حمل، به منزله ارائه یادداشت به نخستین متصدی است و این مهم نیست که فرستنده کالا بعداً علیه چه کسی اقامه دعوا می‌کند [۲۷]. البته این بدان معنا نیست که متضرر نمی‌تواند یادداشت خود مبنی بر ورود خسارت یا فقدان یا تأخیر کالا را به یکی از متصدیان مربوط ارائه کند. یادداشت موضوع ماده ۲۶ می‌تواند به متصدی حمل مسئول در قبال خسارت، عامل متصدی حمل یا متصدی جانشین تسلیم گردد [۲۸]. اتخاذ دیدگاهی غیر از این، موجب خواهد شد تا هم متصدی حمل و هم فرستنده کالا متضرر شوند. در هر حال، متصدیان حمل و نقل، و نه فرستنده یا گیرنده کالا، معمولاً بر روی وقایع و اتفاقات منجر به خسارت کنترل و اشراف دارند.

در ارتباط با دولت‌هایی که به کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاخرا ملحق شده‌اند، ماده ۴ این کنوانسیون اجازه می‌دهد تا یادداشت موضوع ماده ۲۶ به متصدی حمل و نقل واقعی یا عامل حمل و نقل تسلیم شود.

در دعوای عبدالحق [۲۹] تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ به یک متصدی حمل موتوری که با شرکت هواپیمایی طرف قرارداد جهت تحویل کالاهای موضوع حمل و نقل همکاری می‌کرد، کافی دانسته شد. تسلیم یادداشت به نماینده متصدی حمل و نقل، کارکنان او و یا شرکت‌های مستقل طرف قرارداد با متصدی حمل به منزله اعلام مراتب به خود متصدی حمل و نقل است [۱۸، ص ۱۳۳-۱۳۵].

۹. نحوه اعتراض به متصدی حمل

براساس مقررات کنوانسیون، اعتراض موضوع ماده ۲۶ باید بر روی سند حمل و نقل و یا در یک نوشته جداگانه قید گردیده، به متصدی حمل تسلیم شود. برای انجام وظیفه مقرر در ماده ۲۶، درج اعتراض بر روی رسید تحویل بار مسافر [۳۰] یا اوراق گمرکی کافی نخواهد بود [۳۱].

ماده ۲۶ اشاره‌ای به محتوای یادداشت منظور نمی‌کند، ولی به هر حال در این یادداشت باید به وضوح وقوع خسارت‌هایی که می‌توانند مسئولیت متصدی حمل و نقل را در پی داشته

1. successive carriers



باشند، ذکر گردد. با وجود آن که کنوانسیون اجازه می‌دهد تا یادداشت بر روی سند حمل و نقل قید شود، اما به اعتقاد یک دادگاه، چنین یادداشتی بر روی بارنامه هوایی کافی نیست [۳۲]. حتی در دعوی [۳۳] اعلام گردید، گاهی اوقات یادداشت داخلی خود متصدی حمل و نقل که موضوع خسارت در آن قید شده است، کفایت خواهد کرد، مشروط بر آن که توسط کارمند گیرنده کالا امضا شده باشد.

در مقایسه با سایر کشورها، در آلمان دیدگاه سخت‌گیرانه‌تری درخصوص شرایط مربوط به یادداشت موضوع ماده ۲۶ وجود دارد. برای مثال در دعوی [۳۴] گیرنده کالا یادداشت موضوع ماده ۲۶ را به موقع تسلیم متصدی حمل و نقل می‌کند و در آن اعلام می‌دارد که در محموله رسیده، برخی بسته‌ها خیس و یک بسته گم شده است. دادگاه این یادداشت را مطابق با ماده ۲۶ ندانست، چرا که در آن به طور قطع به نوع خسارت وارد اشاره‌ای نشده بود. به اعتقاد این دادگاه، چنین یادداشتی صرفاً فرض تحویل کالاها در شرایط مطلوب و بدون خسارت را از میان می‌برد، ولی نمی‌توانست متصدی حمل را از نوع خسارت مورد ادعا و در نتیجه نوع مدعایی که احتمالاً علیه وی اقامه می‌گردید، آگاه سازد. در این دعوا، در مقایسه با دعاوی مشابهی که در سایر کشورها مطرح شده، برداشت و دیدگاه سخت‌گیرانه‌تری از ماده ۲۶ ارائه شده است.

۱۰. اطلاع شفاهی و واقعی^۱ از وقوع خسارت

در دعوای سافرانسکی [۳۵] مسافر به طور شفاهی ظرف سه روز بعد از گم‌شدن چمدانش، مراتب را به متصدی حمل اطلاع می‌دهد. دادگاه با ملاحظه این که به دلیل کوچک بودن اندازه نوشته‌های روی بلیت، مسافر نمی‌توانسته از شرایط مربوط به مسئولیت متصدی حمل به درستی آگاه شود، اعلام شفاهی وی را درخصوص گم‌شدن چمدانش کافی دانست.

در دعوای دنبای [۳۶] دادگاه اعتراض شفاهی به ناظر به متصدی حمل و نقل را کافی ندانست. به نظر دادگاه، حتی اگر متصدی حمل از طریق گزارش کارکنان خود از وقوع خسارت واقعاً اطلاع داشته باشد، این امر لزوماً به این معنا نیست که مسافر یا فرستنده کالا از وظیفه مقرر در ماده ۲۶ معاف است [۳۷].

1. actual notice

در قضیه استاد [۳۸] متصدی حمل و نقل بر حسب واقع از رسیدن یک اسب مریض به مقصد آگاه بود. این اسب ده روز پس از رسیدن به مقصد، به خاطر بیماری ناشی از سفر می‌میرد. دادگاه در این خصوص اعلام داشت، اعلام «تلف پس از تحویل محموله» که در زمان رسیدن به مقصد صرفاً خسارت دیده بوده است، باید طی مهلت مقرر، یعنی هفت روز پس از وقوع خسارت (براساس پروتکل لاهه این مهلت چهارده روز است) ارائه می‌شد. البته هم‌چنان‌که پیش‌تر گفته شد در دعاوی مشابهی، دادگاه اطلاع واقعی متصدی حمل و نقل را از وقوع خسارت کافی دانسته و لذا مسافر یا فرستنده کالا را موظف به اعلام خسارت به وی ندانسته است [۳۹].

۱۱. موارد معافیت از الزام تسلیم اعتراض

چندین استثنا نسبت به الزام مندرج در ماده ۲۶ وجود دارد که می‌تواند توسط خواهانی که در مهلت‌های مقرر در آن ماده عمل نکرده مورد استناد قرار گیرد:

۱- تقلب^۱ (بند ۴ ماده ۲۶۹)،

۲- اعلام نامناسب مهلت‌های مقرر به فرستنده کالا یا مسافر،

۳- قاعده استاپل^۲ (عدم انکار پس از اقرار)،

۴- قوه قاهره،

۵- تخطی از الزامات مربوط به تنظیم سند حمل و نقل و تخلف عمدی [۱۸، ص ۱۳۴-۱۳۶].

هر کدام از موارد فوق‌الذکر در زیر توضیح داده می‌شوند:

۱-۱۱. تقلب

متصدی حمل و نقلی که در انجام تعهدات خود مرتکب تقلب شده و بدین وسیله درصد برآمده تا فرستنده کالا یا مسافر را از امکان اقامه دعوا محروم کند، نمی‌تواند به ماده ۲۶ استناد کند. رفتار متقلبانه براساس قانون متبوع دادگاه رسیدگی‌کننده تعیین خواهد شد.

در دعاوی دنبای [۴۰] خواهان ادعا کرد که یادداشت مربوط به فقدان محموله را به این دلیل در مهلت مقرر تسلیم نکرده که کارمند متصدی حمل، وی را از انجام این کار منصرف

1. fraud
2. estoppel



کرده است. دادگاه در این خصوص اعلام داشت، چنانچه متصدی حمل و نقل از روی عمد مرتکب فعلی شود که احتمال تسلیم یادداشت توسط فرستنده کالا را تقلیل دهد، دادگاه فرستنده را به واسطه تسلیم نکردن یادداشت در مهلت مقرر مقصر نخواهد شناخت. در فرانسه دادگاهی اعلام داشته است، در صورتی که متصدی حمل به هر نحو از انجام وظیفه مقرر در ماده ۲۶ و تسلیم یادداشت اعتراض توسط فرستنده کالا ممانعت کرده باشد، فرستنده کالا از تسلیم این یادداشت در مهلت مقرر مبری خواهد بود. منظور از تقلب، انجام اعمالی است که باعث می‌شوند مسافر یا گیرنده از تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ باز بمانند [۴۶].

۲-۱۱. مطلع ساختن مسافر و فرستنده کالا در خصوص مهلت‌های مقرر در ماده ۲۶

کنوانسیون‌های حمل و نقل هوایی متصدی حمل را موظف نکرده‌اند مهلت‌های مقرر برای اعلام وقوع خسارت به لوازم شخصی یا کالا را به آن‌ها اطلاع دهد. کنوانسیون ورشو در مواد ۳، ۴ و ۹ صرفاً درج این موضوع را که حمل و نقل منظور تابع مقررات مربوط به مسئولیت پیش‌بینی‌شده در کنوانسیون ورشو است لازم دانسته‌اند. در دعوای پارک دیویس [۲] دادگاه مدعای خواهان را مبنی بر این‌که متصدی حمل در اعلام مهلت مقرر به وی کوتاهی کرده نپذیرفت، علی‌رغم این‌که بارنامه هوایی اشاره‌ای به مدت زمان اعلام وقوع خسارت نکرده بود. همچنین در دعوای عبدالحق [۴۳] دادگاه استدلال مسافر را که مدعی بود متصدی حمل و نقل موظف بوده تا مهلت‌های پیش‌بینی شده را به زبانی که وی صحبت می‌کند به او اطلاع دهد نپذیرفت و لذا متصدی حمل را در این باره مقصر نشناخت [۱۸، ص ۱۳۵-۱۳۷].

برعکس در دعوای گلن [۴۴] و سافرانسکی [۴۵] اعلام شده، در صورتی که بلیت به نحو مناسب و مکفی به مسافر مهلت‌های تعیین‌شده را اعلام نکند، متصدی حمل و نقل همچنان مسؤول شناخته خواهد شد.

در دعوای گلن، در بلیت مسافر به مهلت سی روزه اشاره‌ای نشده بود و در دعوای سافرانسکی آن بخش از نوشته‌های بلیت که مربوط به محدودیت‌های کنوانسیون می‌شد، خیلی کوچک و ناخوانا چاپ شده بود، به نحوی که برای آگاهی مسافر از مهلت مقرر جهت

تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶، کافی و مناسب تشخیص داده نشد. تنها توجیهی که می‌توان درخصوص اختلاف نظر دادگاه‌های رسیدگی‌کننده به دعاوی فوق ارائه داد، این واقعیت است که در قضیه پارک دیویس خواهان یک شرکت تجاری بود و لذا منطقاً بایست از پیامد قصور خود در اعلام وقوع خسارت در مهلت مقرر آگاه می‌بود. این در حالی است که در قضایای گلن و سافرانسکی، دعاوی مربوط توسط دو مسافر اقامه شده بود. بدیهی است که فرض موجود در دعاوی پیشین نمی‌توانست به مورد آن‌ها نیز تسری یابد.

۱۱-۳. عدم انکار بعد از اقرار (استاپل)^۱

در صورتی که فرستنده کالا بتواند اثبات کند متصدی حمل و نقل از حق خویش برای دریافت یادداشت موضوع ماده ۲۶ صرف‌نظر کرده است، وی نسبت به دریافت یادداشت کتبی در موعد مقرر محق نخواهد بود [۴۶].

در جایی که متصدی حمل و نقل با فرستنده کالا برای سالیان متمادی قراردادی منعقد کرده و تعهداتی را پذیرفته است نمی‌توان گفت وی از حق دفاع براساس ماده ۲۶ چشم‌پوشی کرده است [۴۷].

۱۱-۴. قوه قاهره

در حقوق اکثر کشورها از جمله در فرانسه [۴۸] قوه قاهره از جمله استثنائاتی است که در این خصوص می‌توان بدان استناد کرد. به این ترتیب چنانچه عدم تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ به دلیل قوه قاهره بوده باشد، مسافر یا فرستنده کالا در این باره مقصر شناخته نخواهند شد.

۱۱-۵. تخطی از الزامات مربوط به تنظیم سند حمل و نقل و تخلف عمدی

در صورت تخلف از بند ۳ ماده ۳ (تحویل بلیت واجد شرایط به مسافر)، بند ۴ ماده ۴ (تحویل رسید واجد شرایط برای وسایل شخصی مسافر) یا ماده ۹ (درج اطلاعات الزامی در بارنامه هوایی)، متصدی حمل و نقل نخواهد توانست به مهلت‌های مقرر در ماده ۲۶ استناد کرده،

۱. برای مطالعه در مورد استاپل (estoppel) رجوع کنید به: شهبازی نیا مرتضی، «استاپل در حقوق انگلیس و آمریکا»، مجله حقوقی دفتر خدمات حقوقی ریاست جمهوری، ش ۳۰، ۱۳۸۳، ص ۱-۷۰.



خود را از مسئولیت مبرا کند [۴۹].

در فرانسه در دعوی ایرالجری [۵۰] دادگاه اعلام داشت در مواردی که متصدی حمل و نقل به واسطه تخلف عمدی مرتکب تقصیر شده باشد، ماده ۲۶ از سوی وی قابل استناد نخواهد بود. با وجود این، دادگاهی در ایالات متحده اعلام داشته که تخلف عمدی متصدی حمل و نقل، او را از استناد به الزامات مقرر در ماده ۲۶ محروم نخواهد کرد، به عبارت دیگر، ماده ۲۶ در مورد این‌گونه متصدیان اجرا خواهد شد [۵۱].

۱۲. دفاعیات طرفین و بار اثبات

با توجه به این‌که دریافت کالا یا لوازم شخصی بدون آن‌که گیرنده نسبت به آن اعتراض داشته باشد، حاکی از آن است که کالا یا لوازم مورد نظر بدون خسارت و مطابق با سند حمل و نقل دریافت شده‌اند، بار اثبات خلاف این فرض و نیز تسلیم یادداشت اعتراض در موعد مقرر، بر عهده مسافر یا فرستنده کالا است [۵۲]. رویه قضایی از این نظر پیروی کرده است [۵۳].

بنابراین، خواهان باید ضمن لوایح و دفاعیات خود اعلام دارد که یادداشت موضوع ماده ۲۶ و اصلاحیه‌های آن، به متصدی حمل تسلیم شده است. چنانچه این یادداشت در موعد مقرر به متصدی حمل تسلیم نشده باشد، خواهان باید بتواند به یکی از موارد معافیت در بالا استناد کرده، مدعی خود را ثابت کند. برای مثال، خواهان می‌تواند ثابت کند که یادداشت منظور به دلیل تقلب متصدی حمل و نقل یا به دلیل تخلف عمدی وی در موعد مقرر تسلیم نشده است.

در برخی کشورها نظیر فرانسه، خواهان می‌تواند با استناد به دفاع قوه قاهره (فورس ماژور) و اثبات آن، خود را از ضمانت اجرای مقرر در بند ۴ ماده ۲۶ مبرا دارد. همچنین در صورتی که خواهان مدعی باشد که متصدی حمل به دلیل تخطی از ماده ۳، بند ۴ ماده ۴، یا ماده ۹ و ۲۵ حق استناد به ماده ۲۶ را ندارد، باید بتواند مدعی خود مبنی بر مغایرت مندرجات اسناد حمل و نقل با مقررات کنوانسیون و یا تخلف عمدی متصدی حمل را به اثبات رساند. در هر حال، درخصوص تخلف عمدی، بار اثبات بر عهده مسافر یا فرستنده کالا است، ولی در مورد این ادعا که سند حمل و نقل به نحو مناسب و کافی خواهان را از محدوده‌های

مقرر در کنوانسیون آگاه نکرده است، بار اثبات خلاف آن بر عهده متصدی حمل و نقل است. در دعوای گرین کامپیوتر [۵۴] در جریان حمل محموله‌ای از سوئد به مارکهام آنتاریو یک بسته از مدارهای موضوع حمل و نقل به ارزش پنجاه هزار دلار مفقود می‌شود. شرکت هواپیمایی خوانده مدعی بود به دلیل تسلیم نشدن یادداشت موضوع ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو از سوی خواهان، وی در این خصوص مسئولیتی ندارد. شرکت خوانده همچنین با استناد به بند ۲ ماده ۲۶ اعلام داشت یادداشت مورد نظر باید ظرف هفت روز پس از رسیدن محموله آسیب‌دیده و ظرف بیست و یک روز پس از تأخیر در تحویل آن تسلیم می‌شده است. دادگاه ضمن رد استدلال خوانده اعلام کرد الزام مقرر در ماده ۲۶ در صورت عدم تحویل محموله یا مفقود شدن آن قابل اجرا نیست.

در این دعوا، خواهان در پاسخ به استدلال خوانده درخصوص محدود بودن مسئولیت وی براساس کنوانسیون، مدعی بود که خوانده حق ندارد به این محدوده استناد کند، چرا که به اعتقاد وی خوانده براساس ماده ۲۵ مرتکب تخلف عمدی شده بود. بخصوص خواهان ادعا کرد که به نظر وی محموله مفقود شده به سرقت رفته است. برخلاف مدعای خواهان، دادگاه اعتقاد داشت که براساس شواهد موجود، محموله در ترانزیت گم شده و لذا نمی‌توان این موضوع را به عنوان تخلف عمدی تلقی کرد. متعاقباً خواهان ادعا کرد که خوانده به دلیل عدم اثبات این‌که محموله را در حین انتقال هوایی گم کرده، نمی‌تواند به محدودیت مسئولیت خود استناد کند، لکن چون خواهان دلیلی بر اثبات مدعای خود نداشت، دادگاه متصدی حمل و نقل را با استناد به ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو، صرفاً به میزان مندرج در کنوانسیون، یعنی هشتصد و پنجاه و یک دلار محکوم کرد.

در دعوای شرکت تولیدی فرآورده‌های گوشتی مارخام [۵۵] محموله‌ای از پاریس به مونترال حمل می‌شود. این محموله در روز ۲۷ ژوئن سال ۱۹۹۵ به مقصد رسید و در روز ۲۸ ژوئن همان سال به گیرنده تحویل گردید. متصدی حمل تا تاریخ ۱۹ سپتامبر این سال یادداشت موضوع ماده ۲۶، درخصوص وقوع خسارت را دریافت نکرده بود. بنابراین، متصدی حمل در مقام دفاع از خود در برابر دعوای مطروح از سوی خواهان، با استناد به بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو، اعلام داشت که خواهان ظرف مهلت چهارده روزه مقرر در این ماده، یادداشت مربوط به وقوع خسارت را به وی تسلیم نکرده است. خواهان در پاسخ



استدلال کرد، در واقع مخفی بودن زیان وارد باعث شده است تا وی نتواند به وظیفه مقرر در ماده ۲۶ عمل کند. دادگاه با ملاحظه اظهارات طرفین اعلام داشت که این مدعا موضوعی ماهوی است و خواهان باید بتواند ثابت کند که آسیب وارد مخفی بوده و وی از آن مطلع نبوده است.

۱۳. نتیجه

در مورد خسارت، فقدان ویا تأخیر در حمل کالا، شخص محق برای تحویل کالا، باید بعد از کشف خسارت، ظرف مهلت‌های مشخصی که در اسناد حمل و نقل ذکر شده است مراتب را به اطلاع متصدی حمل برساند. این اعتراض باید کتباً بر روی بارنامه هوایی درج شود ویا به وسیله یادداشت به متصدی حمل ارسال گردد. کوتاهی در انجام این مقرره، ظرف مهلت‌های مذکور، حق اقامه دعوا علیه متصدی حمل و نقل را از میان خواهد برد، مگر این‌که متصدی حمل در این خصوص مرتکب تقلب شده باشد. اما همچنان که در این مقاله ذکر شد در موارد متعددی به علت ابهام در کنوانسیون‌ها، رویه‌های متعددی در دادگاه‌ها وجود دارد. به عنوان مثال، پاسخ قطعی به این پرسش که آیا متصدی حمل و نقل در جایی که فقدان بخشی از کالا وجود دارد، محق به دریافت یادداشت موضوع ماده ۲۶ است یا خیر، مشکل است. در صورتی که یکی از اقلام محموله به مقصد نرسیده باشد، گیرنده با دو احتمال مواجه خواهد بود: این‌که تأخیری صورت گرفته ویا این‌که بخشی از محموله‌اش مفقود شده است. در احتمال نخست، یعنی تأخیر، گیرنده چهارده روز فرصت خواهد داشت تا طی آن یادداشت موضوع ماده ۲۶ را به متصدی حمل و نقل تسلیم کند (براساس پروتکل لاهه این مهلت بیست و یک روز است). در غیر این صورت، یعنی احتمال مفقود شدن بخشی از محموله، او از تاریخ دریافت اقلامی که به مقصد رسیده، تنها هفت روز فرصت خواهد داشت تا موضوع را به اطلاع متصدی حمل برساند. گیرنده با انقضای هفت روز از تاریخی که محموله باید دریافت می‌گردید، مجاز خواهد بود تا حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی حمل و نقل به مورد اجرا بگذارد. این سؤال هم ممکن است مطرح شود که در جایی که متصدی حمل و نقل بر حسب واقع از نقصان محموله آگاه است، چرا باید یادداشت کتبی به وی ارائه گردد؟ رویه دادگاه‌ها در این خصوص متفاوت بوده است. به نظر می‌رسد در مواردی که فقدان محموله برای گیرنده آشکار است، مانند رسیدن سه بسته از چهار بسته

موضوع حمل و نقل، او باید مراتب را بر روی بارنامه هوایی قید کند. در غیر این صورت، اگر فرستنده محموله خود را بدون هیچ یادداشتی درخصوص نقصان محموله، دریافت دارد و پس از مدتی به متصدی مراجعه و مدعی گردد که کالا را ناقص دریافت کرده، ادعای وی پذیرفته نخواهد شد.

اجرای ماده ۱۳ و ۲۶ هم در مواردی ممکن است موجب تضرر گیرنده کالا شود. گاهی اتفاق می‌افتد که کالایی خسارت می‌بیند و همچنین با تأخیر به مقصد می‌رسد. براساس ماده ۱۳، متصدی حمل و نقل هفت روز فرصت خواهد داشت تا طی آن به جستجوی کالای گم‌شده بپردازد. طی این مدت، گیرنده از اجرای حقوق خود در این باره منع شده است. بنابراین، چنانچه گیرنده را ملزم به تسلیم یادداشت طی هفت روز از تاریخ چنین فقدان بدانیم، طبعاً پیش از آن‌که گیرنده توانسته باشد حقوق خود را در این باره اعمال کند، مهلت منظور سپری خواهد شد. به عبارت دیگر، ماده ۲۶ به گیرنده هفت روز فرصت می‌دهد تا یادداشتی به متصدی حمل ارائه کند و این در حالی است که مطابق ماده ۱۳، اقدامات گیرنده برای پیگیری کالایش پس از هفت روز شروع می‌شود. به هر حال اگر اختلافی در اجرای ماده ۱۳ و ۲۶ باشد گیرنده ممکن است متضرر شود.

۱۵. منابع

- [1] Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Carriage by Air, October 12, 1929.
- [2] Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.
- [3] lawrence B. Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook*, London, Martinus Nijhoff, 1988.
- [4] 1980 ZLW 146 (Oberlandesgericht Frankfurt am Main 15 Jun. 1980) *Ibid*.
- [5] Leon Bern stein v. Pan Am 421 N.Y. S. 2d 587 (APP. Civ. 1979). *Ibid*.
- [6] George Straith Ltd. v . Air Canada, (1991) 59 B. C. L. R. (2d) 241, cited in <<http://www.Admiraltylaw.Com>> dated. January 2005.
- [7] Gatewhite Ltd. Et al. v. Iberialines Aeras de Espena S. A. (1989) 1 AllER 944,

- (1989) 1 Lloyds Rep. 160.
- [8] Air Canada v. demond, (April 19,1990) No. 60314 (N. S. Co. Ct), cited in <<http://www.Admiraltylaw.com>> dated January 2005.
- [9] Butler s Shoe Corp. v. Pan Am 514 F. 2d 1283 (5th Cir. 1975: 1979 ZLW 67 Oberlandesgericht, Frankfurt, 13 June 1978) cited in goldhirsch, *op. cit*, p. 130.
- [10] Hughes-Gibb & Colted. v. Flying Tiger Inc., 504 F. Supp. 1239 (D. C.III 1984). *Ibid*.
- [11] Denby v. Seaboard World Air Lines 575 F. Supp. 1134 (D. C. N. Y. 1983) 732 F. 2d 172 (2d Cir. 19840. Cited in Goldhirsch, *op. cit*, p. 130.
- [12] Park Davis & Co. v. BOAC 17. N. Y. S. 2d 385 (N. Y. Civ. Ct 1958). *Ibid*.
- [13] Famolare v. Seaboard World Airlines 15 Avi. 17287 (N. Y. Sup. Ct. 1987). *Ibid*.
- [14] accord Schwimmer v. Air France 384 N. Y. S. 2d 658 (N. Y. Civ. Ct 1976), Fothergill v. Monarch Airlines [1977] 3- All E. R. 616 (Q. b. 1977), rev'd in part [1979] 3 All E. R. 446 (G. A. 1979), rev'd [1980] 2 All E. R. 696 (H. L. 1980); Union des Assurances de Paris, Seaboard World Air Lines 1985 RFDA 356 (Trib. Rep. Geneve, 25 June 1980). *Ibid*.
- [15] Amazon Coffee Co. v. twa 49. N. Y. S 2d 523 (N. Y. App. 1985). *Ibid*.
- [16] Helvetia v. Alitalia 1979 RFDA 89 (Trib.de Comm. Lyon, 6 March 1978). Affd 1983 RFDA 228 (C.A.Lyon, 17 Feb. 1983). *Ibid*.
- [17] Accord, Germany; 1986 Air Law 100 (Bundesgertchtshof, 22 Apr. 1982), Schwimmer v. Air France 384 N. Y. 2d 658 (N. Y. Cir. Ct. 1976); Helvetiac Air France 1981 RFDA 236 (Trib. De Comm. Toulouse, 14 Feb. 1980). *Ibid*.
- [18] Goldhirsch. *op. cit*, pp. 135-137.
- [19] 1977 ZLW 230 (Oberlandesgericht. Frankfurt Am Main 19770 *Ibid*.
- [20] Butler's Shoe Corp. v. Pan Am 514 F. 2d 1283 (5th Cir. 1975). *Ibid*.
- [21] Accord: Famolar v. Seaboard World Airlines 15 Avi. 17287 (N. Y. Sup. Ct. 1978). *Ibid*.
- [22] Helvetia v. Alitalia 1979 RFD 89 (Trib.de Comm. Lyon, 6 March 1978). Affd

- 1983 RFDA 228 (C.A.Lyon, 17 Feb. 1983). *Ibid*
- [23] Leather's Best v. Aerolineas Argentinas 500 N. Y. S. 2d 492 (N. Y. Civ. Ct. 1986). *Ibid*.
- [24] Dalton v. delta Airlines, Inc., 14 Avi. 17219 (D. C. Fla. 1974), rev'd and rem'd 570 F. 2d 1244 (5th Cir. 1978). *Ibid*.
- [25] 1974 U. L. R. 318 (Landesgericht Berline. 28 June 19730. *Ibid*.
- [26] Judgment 28. 431/82 (Landesgericht Berlin, 2 Nov. 1983). *Ibid*.
- [27] Maschinen Fabrik Kern AG v. Northwest Airlines 562 F.Supp. 233 (D.C.I 11, 1983): Accord: Jalloh v. T.W. A. 19 Avi. 17804 (D.D.C 1985); Cannaught v. Air Canada 94 Dom. A. Rep. 3d 586 (Ontario High Ct. 1978, 1980 Airlaw 37. *Ibid*.
- [28] 1977 ZLW 152 (Oberlandesgericht. Frankfurt Am Main, 3 June 1976). *Ibid*.
- [29] Abdul – Haq v. Pakistan International Airlines 42. N. Y. S 2d 848 (N. Y. Sup. Ct. 1979). *Ibid*.
- [30] Denby v. Seaboard World Air Lines 575 F. Supp. 1134 (D. C. N. Y. 1983), aff.'d 732 F.2d 172 (2d Cir. 1984). *Ibid*.
- [31] La central del plata cia de seguros v. KLM (Fed. Ch. 2d 1nst. Argentina, 1964) *Ibid*.
- [32] Lady Marlenc Brassiere Corp. v. Irish International Airlines 13 Avi. 17428 (N. Y. Civ. Ct. 1971). *Ibid*.
- [33] Amazon Coffe Co. v. TWA 490 N. Y. S. 2d 523 (App. Dir. 1985). *Ibid*.
- [34] 1983 ZLW 1679 (Oberlandesgericht Koln. 11 June. 1982). *Ibid*.
- [35] Sofranski v. KLM 32 N. Y. S. 2d 870 (N. Y. Civ. Ct. Y. 1971). *Ibid*.
- [36] Denby v. Seaboard World Air Lines 575 F. Supp. 1134 (D. C. N. Y. 1983) 737 F. 2d 172 (2d Cir.1984). *Ibid*
- [37] 1983 ZLW 152 (Oberlandesgericht Frankfurt am Main,3 June. 1976). *Ibid*.
- [38] Stud v. Trans International Airlines 727 F. 2d 880 (9th Cir. 1984). *Ibid*.
- [39] 1983 ZLW 67 (Oberlandesgericht Frankfurt am Main,13 June. 1978). *Ibid*.
- [40] Denby v. Seaboard World Air Lines 575 F. Supp. 1134 (D. C. N. Y. 1983) , aff'd 737 F. 2d 172 (2d Cir. 1984). *Ibid*.

- [41] French Civil Aviation Code, 321-4 (2). Cotafruits c. Fuller Freres 1951 RFDA 433 (C. A. Paris, 8 Nov. 1951), aff'd 1956 RFDA 220 (cass. 22 Feb. 1956). *Ibid.*
- [42] Parke Davis & CO. v. BOA 170 N. Y. S. 2d 385 (N. Y. Cir. Ct. 1958). *Ibid.*
- [43] Abdul – Haq v. Pakistan International Airlines 42. N. Y. S 2d 848 (N. Y. Sup. Ct. 1979). *Ibid.*
- [44] Glean v. Compania Cubana de Aivietion 102 F. Supp. 631 (D. C. Fla. 1952). *Ibid.*
- [45] Sofranski v. KLM 326 N. Y. S. 2d 870 (N. Y. Civ. Ct. Y. 1971). *Ibid*
- [46] Highlands Insurance Co . v. BWIA 739 F. 2d 536 (5th Cir. 1984).
- [47] Stud v. Transinternational Airlines 722 F. 2d 880 (9th Cir. 1984).
- [48] Civil Aviation Code, 321-4(2).
- [49] Sofranski v. KLM 12Avi.17262(N. Y. Civ. Ct. 971). Goldhirsch, *op. cit* at p. 137.
- [50] Air Algerie v. Fuller Freres 1956 RFDA 220 (Cass. 22 Feb. 1956). *Ibid.*
- [51] Highlands Insurance Co . v. BWIA 739 F. 2d 536 (5th Cir. 1984).
- [52] Dalton v. Delta Airlines, 14 Avi. 17219 (D. C. Fla. 1974), rev'd and rem'd 570 F. 2d 1244 (D. C. Fla. 1978). *Ibid.*
- [53] Fret et transit aerien c. Ste. Alwatan Al Arabi 1980 RFDA 410 (Trib.de Comm. Paris, 14 Nov. 1979). *Ibid.*
- [54] Green Computer in Sweden AB v. Federal Express corp, 2002 FCT 1015. cited in <<http://www.admiraltylaw.com>> dated: January 2005.
- [55] Markham Meat Industries Supplies Inc. v. Air France, (9 july, 1998) No. 98-BN, 1639 (Ont Ct. Gen. Div.). cited in <<http://www.admiraltylaw.com>> dated: January 2005.