

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

ابراهیم عزیزی*

استادیار وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، تهران، ایران

دربیافت: 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 متصلی حمل برساند. کوتاهی در انجام این مقرر، حق اقامه دعوا علیه متصلی را از میان خواهد برد. این مقاله قصد دارد شخص مستحق اعتراض و نحوه مطلع ساختن متصلی 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 متصلی معاف است نیز بررسی خواهد کرد.

کلیدواژه‌ها: متصلی حمل و نقل، متصلی حمل متولی، 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 [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 آمد و به آن اضافه



گردیده‌اند.

در سال ۱۹۹۹ کنوانسیون مونترال [۲] راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی تصویب شد. حقوق مسافران هوایی، فرستندگان و گیرنده‌گان کالا و مسؤولیت متصدیان حمل و نقل با توجه به این کنوانسیون‌ها تعیین می‌شود.

مطابق این استاد، 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 تحويل شده است. در صورتی که شخص وقوع خسارتخانه 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 محقق برای تحويل 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 کالاهای 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 تحويل می‌شد مطرح گردد.

این اعتراض باید کتابی بر روی بارنامه هوایی درج شود و یا به وسیله یک یادداشت جدآگانه 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 مقرر داده است. مطابق آن، در صورت بروز خسارت، گیرنده باید شکایت خود را بلاfacسله بعد از کشف خسارت و حداقل ظرف هفت روز از تاریخ دریافت لوازم شخصی و چهارده روز پس از دریافت کالا تسليم متصدی حمل و نقل کند. در صورت تأخیر در حمل و نقل گیرنده لوازم شخصی یا کالا باید شکایت خود را حداقل ظرف بیست و یک روز از تاریخ تحويل گرفتن لوازم شخصی یا کالا تسليم دارد.

پروتکل گواتمالا مهلت‌های مزبور را تغییر نداده است؛ ولی مطابق بند ۲ و ۳ ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال، در صورت ورود خسارت، تحويل گیرنده قانونی بار باید بلاfacسله 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 تحويل بار همراه با محموله به تحويل گیرنده قانونی به عمل آید. کلیه اعتراضات باید به صورت کتبی و ظرف مهلت‌های فوق الذکر تسليم و یا ارسال شود. به این ترتیب براساس این استناد، 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 کتابی به اطلاع متصدی حمل و نقل رسیده باشد. با توجه به این‌که تقاضت اساسی بین این استناد در این خصوص وجود ندارد و به دلیل این‌که کتوانسیون ورشو و پروتکل لامه به وسیله اکثر کشورها پذیرفته شده و در رویه قضایی نیز مطرح بوده‌اند مواد اشاره شده در این مقاله به این استناد مربوط هستند.

بند ۱ ماده ۲۶ کتوانسیون 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 تحويل شده است، مگر خلاف آن ثابت شود. قید «شرایط مطلوب»^۱ باید به این معنا باشد که محموله به طور کامل تحويل شده است. حال اگر مدعی بتواند اثبات کند که متصدی حمل و نقل واقعاً از معیوب بودن کالاهای تحويل شده و یا نقصان محموله آگاه بوده است، فرض مقرر در بند ۱ ماده ۲۶ قاعده‌تاً باید بتواند خواهان را از اقامه دعوا جهت استیفادی حقوقی منع کند.

۳. شخصی که مستحق دریافت کالا است باید اعتراض کند

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

1. good conditions



۱

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 متصرفی 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 دعوای شرکت جورج استریت [۶] خواهان در اسکاتلند سه بسته ژاکت خردباری می‌کند و فروشنده انتقال محموله را توسط شرکت باربری راکوود اینترنشنال ترتیب داد. این سه بسته در فرودگاه هیترو در لندن به شرکت هوایپیمایی 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 هوایپیمایی خوانده ادعا کرد طبق کنوانسیون ورشو فقط فرستنده و دریافت کننده (که در این خصوص یک بنگاه حمل و نقل، واحد هر دو عنوان بود) می‌توانند درخصوص مفقودشدن کالا علیه وی اقامه دعوا کنند. دادگاه با پیروی از رأی صادر در دعوای 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 دعوای 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 هالیفکس انتقال دهد. خسارتبه 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 خردبار 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 متصلی حمل و نقل است تا خسارت را بررسی کرده، در صورت صلاحیت رضایت شخص خسارت دیده را جلب کند تا بدین ترتیب از اقامه دعوا علیه خود جلوگیری کند. در مورد تلف یا فقدان کالا یا لوازم شخصی مسافر، منطقاً متصلی 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 تحويلی به متصلی حمل می‌میرند. دادگاه رسیدگی‌کننده با اعلام این‌که این حادثه تلف یک محموله لاحاظ 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 متصلی حمل و نقل مفقود شدن کالا را قبل 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 متصلی 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 متصلی مربوط برساند.

۵. فقدان بخشی از کالا

چنانچه کل محموله گم شود، معمولاً متصلی 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 کارتون از چهل کارتون ارسال شده مفقود شده بود. دادگاه رسیدگی‌کننده در این خصوص اعلام داشت، فرستنده‌ای که نقصان و کسری کالاهای 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 دعواهای دیگری [۱۳] اعلام شد در شرایطی که یک محموله ششصد و نود و شش کارتی 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 خسارت دیده 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 بلافصله 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 دعواهای پس از رسیدن یک محموله پنیر به مقصد، ادعا شد که آن‌ها در مسیر فاسد شده‌اند. دادگاه رسیدگی‌کننده 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 دعواهای [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 تحويل» مواجه باشیم و به عبارت دیگر، کالا به گیرنده تحويل داده نشود، در حالی که نوع سوم از خسارت تنها زمانی می‌تواند محقق شود که کالا تحويل شده باشد. فرض مقرر در ماده ۲۶ درخصوص دریافت کالا در شرایط مطلوب نمی‌تواند در مواردی که تحويل کالا محقق نشده نیز جاری شود و لذا تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ برای محموله تحويل 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 ۱۲۲-۱۲۴].

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 بازرگانی 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



۱۰

ابراهیم عزیزی

حمل و نقل باید طی یادداشتی از موضوع آگاه گردد.

۴) متصدی حمل و نقل فرستنده کالا هیچ‌کدام دلیلی بر اطلاع از این‌که کالا گم شده 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 مضيق مورد توجه قراردهد، باید دلایل 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 «تسليم نشدن یادداشت در مهلت مقرر» محروم کنند یا خیر.

۶. رعایت مهلت‌های قراردادی

با توجه به ماده ۲۲، توافق درخصوص مهلتی کوتاه‌تر از آنچه در کنوانسیون پیش‌بینی شده، باطل و بی‌اعتبار 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 هوایی‌پیمانی کشوری آمریکا^۱ اقامه دعوا مشروط به تسليم 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 مباردت به محدود کردن خسارات قابل جبران و یا وضع یک استاندارد سخت‌تر جهت احراز مسؤولیت متصدی حمل، نسبت به مقررات کنوانسیون، نکرده است [۲۱].

همان‌طور که پیش از این اشاره شد، در یک دعوای 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 تحويل 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 پذیرفته شده 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 ناقص ماده ۲۳ یا ۲۲ بوده و باطل است.^۱

در دعوای لیدرزبست [۲۳] دو کارتون از سه کارتون موضوع حمل و نقل به مقصد نمی‌رسد. در بارنامه هوایی شرطی درج شده بود که براساس آن اقامه دعوا درخصوص فقدان محموله، و از جمله تحویل نشدن آن، مشروط به تسليم یادداشتی ظرف یکصد و بیست روز از تاریخ صدور بارنامه هوایی شده بود. گیرنده کالا یادداشت کتبی را سی روز پس از فقدان به متصرفی حمل تسليم می‌کند. به اعتقاد متصرفی 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 متصرفی حمل اعلام داشت با توجه به شرط فی‌ما بین، در صورت فقدان بخشی از محموله نیز گیرنده حق داشته طی مهلت مورد توافق اقدام کند.

۷. مطلع کردن متصرفی درخصوص خسارات مقرر نسبت به تأخیر

براساس ماده ۱۹، متصرفی 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 متصرفی حمل و نقل تحویل شده بودند، به دلیل تأخیر، در مسیر می‌میرند. دادگاه در این مورد تسليم یادداشت موضوع ۲۶ را لازم ندانست، چرا که به اعتقاد دادگاه، نقصان محموله در چنین مواردی برای متصرفی حمل و نقل آشکار است. البته در این خصوص بین دادگاهها اتفاق نظر وجود ندارد و در

۱. این قاعده از جمله دعاوی ذیل مورد پذیرش قرارگرفته 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 متتصدی حمل اعلام 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 متتصدی حمل برساند یا اینکه اعتراض مسافر مبنی بر مفقودشدن لوازمش در روزی که به مقصد رسیده، کافی است و نیازی به تسليم مجدد یادداشت موضوع ماده ۲۶، این بار درخصوص تأخیر نخواهد بود؟

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

چنین دیدگاه سخت‌گیرانه‌ای نسبت به اعمال ماده ۲۶، نشان‌دهنده تمایل دادگاه به حمایت از متتصدی حمل و نقل است. به هر حال منظور از ماده ۲۶، تسليم به موقع یادداشت به متتصدی 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 تسليم 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 متتصدی حمل از موضوع، ضرورت تسليم یادداشت موضوع ماده ۲۶ را منتفی خواهد ساخت.

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

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

۱. همچنان که پیشتر ذکر شد، منظور از یادداشت، تسليم شکایت به خود متتصدی حمل و نقل است، با این هدف که متتصدی 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 آخرين متصلی حمل، به منزله ارائه یادداشت به نخستین متصلی است و این مهم نیست که فرستنده کالا بعدهاً 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 متصلیان مربوط ارائه کند. یادداشت موضوع ماده ۲۶ می‌تواند به متصلی حمل مسؤول در قبال خسارت، عامل متصلی حمل یا متصلی جانشین تسلیم گردد [۲۸]. اتخاذ دیدگاهی غیر از این، موجب خواهد شد تا هم متصلی حمل و هم فرستنده کالا متضرر شوند. در هر حال، متصلیان 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 متصلی حمل و نقل واقعی یا عامل حمل و نقل تسلیم شود.

در دعوای عبدالحق [۲۹] تسلیم یادداشت موضوع ماده ۲۶ به یک متصلی حمل موتوری که با شرکت هواپیمایی طرف قرارداد جهت تحویل کالاهای موضوع حمل و نقل همکاری می‌کرد، کافی دانسته شد. تسلیم یادداشت به نماینده متصلی حمل و نقل، کارکنان او و یا شرکت‌های مستقل طرف قرارداد با متصلی حمل به منزله اعلام مراتب به خود متصلی حمل و نقل است [۱۸، ص ۱۳۲-۱۳۵].

۹. نحوه اعتراض به متصلی حمل

براساس مقررات کنوانسیون، اعتراض موضوع ماده ۲۶ باید یا بر روی سند حمل و نقل و یا در یک نوشته جداگانه قید گردیده، به متصلی 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 مسؤولیت متصلی حمل و نقل را در پی داشته

1. successive carriers



باشند، ذکر گردد. با وجود آن‌که کتوانسیون 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 دعواهای [۳۳] اعلام گردید، گاهی اوقات یادداشت داخلی خود متصدی حمل و نقل که موضوع خسارت در آن قید شده است، کفايت خواهد کرد، مشروط بر آن‌که 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 دعواهی [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 تحويل 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 دعواهی مشابهی که در سایر کشورها مطرح شده، برداشت و دیدگاه سخت‌گیرانه‌تری از ماده ۲۶ ارجائه شده است.

۱۰. اطلاع شفاهی و واقعی^۱ از وقوع خسارت

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

در دعواهی 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 اسپ مریض به مقصد آگاه بود. این اسپ 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 فوق الذکر در زیر توضیح داده می‌شوند:

۱-۱۱. تقلب

متصدی حمل و نقلی که در انجام تعهدات خود مرتکب تقلب شده و بدین وسیله در صدد برآمده تا فرستنده کالا یا مسافر را از امکان اقامه دعوا محروم کند، نمی‌تواند به ماده ۲۶ استناد کند. رفتار مقلبانه براساس قانون متبع دادگاه رسیدگی‌کننده تعیین خواهد شد. در دعوای دنبای [۴۰] خواهان ادعا کرد که یادداشت مربوط به نقدان محموله را به این بليل 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 متصرفی حمل و نقل از روی عمد مرتكب فعلی شود که احتمال تسلیم یادداشت توسط فرستنده کالا را تقلیل دهد، دادگاه فرستنده را به واسطه تسلیم نکردن یادداشت در مهلت مقرر مقصراً خواهد شناخت. در فرانسه دادگاهی اعلام داشته است، در صورتی که متصرفی 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 ممانند [۴۱] باشند.

۲-۱۱. مطلع ساختن مسافر و فرستنده کالا در خصوص مهلت‌های مقرر در ماده ۲۶
کتوانسیون‌های حمل و نقل هوایی متصرفی حمل را موظف نکرده‌اند مهلت‌های مقرر برای اعلام وقوع خسارت به لوازم شخصی یا کالا را به آن‌ها اطلاع دهد. کتوانسیون ورشو در مواد ۳، ۴ و ۹ صرفاً درج این موضوع را که حمل و نقل منظور تابع مقررات مربوط به مسؤولیت پیش‌بینی شده در کتوانسیون ورشو است لازم دانسته‌اند. در دعوای پارک دیویس [۲] دادگاه مدعای خواهان را مبنی بر این‌که متصرفی 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 متصرفی حمل و نقل موظف بوده تا مهلت‌های پیش‌بینی شده را به زبانی که وی صحبت می‌کند به او اطلاع دهد نپذیرفت و لذا متصرفی حمل را در این باره مقصراً شناخت [۱۸]. ص ۱۳۵-۱۳۷.

بر عکس در دعواوی گلن [۴۴] و سافرانسکی [۴۵] اعلام شده، در صورتی که بلیت به نحو مناسب و مکفى به مسافر مهلت‌های تعیین‌شده را اعلام نکند، متصرفی حمل و نقل همچنان مسؤول شناخته خواهد شد.

در دعواوی گلن، در بلیت مسافر به مهلت سی روزه اشاره‌ای نشده بود و در دعواوی سافرانسکی آن بخش از نوشته‌های بلیت که مربوط به محدودیت‌های کتوانسیون 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 دعواهای 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 حق نخواهد بود [۴۶].

در جایی که متصدی حمل و نقل با فرستنده کالا برای سالیان متمامی 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 استثنائی 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 مقصراً شناخته نخواهد شد.

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

در صورت تخلف از بند ۲ 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. ۱۲۸۳-۳، ص. ۱-۷۰.

خود را از مسؤولیت مبرا کند [۴۹].

در فرانسه در دعواهای ایرالجری [۵۰] دادگاه اعلام داشت در مواردی که متصدی حمل و نقل به واسطه تخلف عمدى مرتكب تقصیر شده باشد، ماده ۲۶ از سوی وی قابل استناد نخواهد بود. با وجود این، دادگاهی در ایالات متحده اعلام داشته که تخلف عمدى 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 ضمنن 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، مدعای خود را ثابت کند. برای مثال، خواهان می‌تواند ثابت کند که یادداشت منظور به دلیل نقلب متصدی حمل و نقل یا به دلیل تخلف عمدى 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 مدعای خود مبنی بر مغایرت مندرجات استناد حمل و نقل با مقررات کنوانسیون ویا تخلف عمدى متصدی حمل را به اثبات رساند.

در هر حال، درخصوص تخلف عمدى، 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 هوایپمایی خوانده مدعی بود به دلیل تسلیم نشدن یادداشت موضوع ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو از سوی خواهان، وی در این خصوص مسؤولیتی 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 تحويل آن تسلیم می‌شده است. دادگاه ضمیم رد استدلال خوانده اعلام کرد الزام مقرر در ماده ۲۶ در صورت عدم تحويل محموله یا مفقود شدن آن قابل اجرا نیست.

در این دعوا، خواهان در پاسخ به استدلال خوانده درخصوص محدود بودن مسؤولیت 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 عمدى 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 عمدى تلقی کرد. متعاقباً خواهان ادعا کرد که خوانده به دلیل عدم اثبات این‌که محموله را در حین انتقال هوایی گم کرده، نمی‌تواند به محدودیت مسؤولیت 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 گوشتشی 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 تحويل 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 مدعای 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 کتاباً بر روی بارنامه هواپی 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 متصلی مراجعه و مدعی گردد که کالا را ناقص دریافت کرده، ادعای وی پذیرفته خواهد شد.

اجراهای 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 ۱۲، متصلی حمل و نقل هفت روز فرست خواهد داشت تا طی آن به جستجوی کالای گم شده پردازد. طی این مدت، گیرنده از اجرای حقوق خود در این باره منع شده است. بنابراین، چنانچه گیرنده را ملزم به تسليم یادداشت طی هفت روز از تاریخ چنین فقدانی بدانیم، طبعاً پیش از آنکه گیرنده توانته باشد حقوق خود را در این باره اعمال کند، مهلت منظور سپری خواهد شد. به عبارت دیگر، ماده ۲۶ به گیرنده هفت روز فرست می‌دهد تا یادداشتی به متصلی حمل ارائه کند و این در حالی است که مطابق ماده ۱۲، 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 Rules 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 (Bundesgerchtshof, 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); Cannnaught 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 Inst. 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*.



- الازام مسافر یا گیرنده کالا به مطلع کردن...
- [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. 19560. *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 Aivition 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.