

# Կ Ո Ն Վ Ե Ն Ց Ի Ա

ՄԻԶԱԶԳԱՅԻՆ ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՈՐՈՇ ԿԱՆՈՆՆԵՐԻ  
ՄԻԱՍՆԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՄԱՍԻՆ

ՍՈՒՅՆ ԿՈՆՎԵՆՑԻԱՅԻ ՄԱՍՆԱԿԻՑ ՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ,

ԸՆԴՈՒՆԵԼՈՎ 1929 թվականի հոկտեմբերի 12-ին Վարշավայում ստորագրված «Միջազգային օդային փոխադրումներին վերաբերող որոշ կանոնների միասնականացման մասին» կոնվենցիայի, այսուհետ՝ Վարշավայի կոնվենցիա, և դրա հետ կապված այլ փաստաթղթերի զգալի ավանդը միջազգային մասնավոր օդային իրավունքի կարգավորման գործում,

ԸՆԴՈՒՆԵԼՈՎ Վարշավայի կոնվենցիայի և դրա հետ կապված փաստաթղթերի արդիականացման և համախմբման անհրաժեշտությունը,

ԸՆԴՈՒՆԵԼՈՎ միջազգային օդային փոխադրումների ժամանակ սպառողների շահերի պաշտպանության ապահովման կարևորությունը և փոխհատուցման սկզբունքի հիման վրա արդարացի փոխհատուցման անհրաժեշտությունը,

ՎԵՐԱՀԱՍՏԱՏԵԼՈՎ 1944 թվականի դեկտեմբերի 7-ին Չիկագոյում կատարված «Միջազգային քաղաքացիական ավիացիայի մասին» կոնվենցիայի սկզբունքներին ու նպատակներին համապատասխան միջազգային օդային տրանսպորտով փոխադրումների պատշաճ կերպով զարգացման և ուղևորների, ուղեբեռի և բեռների անարգել տեղաշարժման ցանկությունը,

ՀԱՄՈՋՎԱԾ ԼԻՆԵԼՈՎ, որ միջազգային օդային փոխադրումները կարգավորող որոշ կանոնների հետագա ներդաշնակեցման և կողմֆիկացիայի ուղղությամբ պետությունների համատեղ գործողությունները նոր կոնվենցիայի միջոցով շահերի արդարացի հավասարակշռման ամենահամարժեք եղանակն են,

ՀԱՄԱԶԱՅՆԵՑԻՆ ՀԵՏԵՎՅԱԼԻ ՄԱՍԻՆ.

ԳԼՈՒԽ I

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 1

Կիրառման ոլորտը

1. Սույն Կոնվենցիան կիրառվում է օդանավով վճարի դիմաց իրականացվող՝ մարդկանց, ուղեբեռի կամ բեռի բոլոր տեսակի միջազգային փոխադրումների նկատմամբ: Այն կիրառվում է նաև ավիափոխադրող ընկերության կողմից օդանավով իրականացվող անվճար փոխադրումների նկատմամբ:

2. Սույն Կոնվենցիայի նպատակներով միջազգային փոխադրում արտահայտությունը նշանակում է՝ ցանկացած փոխադրում, որի ժամանակ, կողմերի միջև ձեռք բերված համաձայնությանը համապատասխան, մեկնման և նշանակման

վայրերը, անկախ փոխադրման կամ փոխաբեռնման ժամանակ ընդմիջման առկայությունից կամ բացակայությունից, գտնվում են կա՛մ երկու Մասնակից պետությունների տարածքներում, կա՛մ Մասնակից պետություններից մեկի տարածքում, եթե համաձայնեցված կանգառը նախատեսված է մեկ այլ պետության տարածքում, նույնիսկ եթե այդ պետությունը Մասնակից պետություն չէ: Մասնակից պետություններից մեկի տարածքում գտնվող երկու կետերի միջև փոխադրումը առանց համաձայնեցված կանգառի, սույն Կոնվենցիայի նպատակներով, միջազգային փոխադրում չի համարվում:

3. Մի քանի հաջորդական փոխադրողների միջոցով իրականացման ենթակա փոխադրումը, սույն Կոնվենցիայի նպատակներով, համարվում է մեկ միասնական փոխադրում, եթե այն կողմերի կողմից դիտարկվել է որպես մեկ գործողություն՝ անկախ այն հանգամանքից՝ այն կնքված է եղել մեկ պայմանագրի կամ մի շարք պայմանագրերի տեսքով, և այն չի կորցնում իր միջազգային բնույթը միայն այն պատճառով, որ մեկ կամ մի քանի պայմանագրերը ամբողջովին պետք է կատարվեն նույն պետության տարածքում:

4. Սույն Կոնվենցիան կիրառվում է նաև V գլխում ամրագրված փոխադրման նկատմամբ՝ պահպանելով դրանում շարադրված պայմանները:

## Հոդված 2

Պետության կողմից իրականացվող փոխադրումները և փոստի փոխադրումը

1. Սույն Կոնվենցիան կիրառվում է պետության կամ օրենքով նշանակված պետական մարմինների կողմից իրականացվող փոխադրման նկատմամբ՝ պայմանով, որ այն կարգավորվի 1-ին հոդվածով նախատեսված պայմաններով:

2. Փոստի փոխադրման ժամանակ փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում միայն համապատասխան փոստային վարչության առջև՝ փոխադրողների և փոստային վարչությունների միջև հարաբերությունների նկատմամբ կիրառվող կանոններին համապատասխան:

3. Բացառությամբ սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշվածի՝ սույն Կոնվենցիայի դրույթները չեն կիրառվում փոստի փոխադրման նկատմամբ:

## ԳԼՈՒԽ II

ՈՒՂԵՎՈՐՆԵՐԻ, ՈՒՂԵԲԵՌԻ ԵՎ ԲԵՌԻ ՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ԿԵՐԱԲԵՐՈՂ ԿՈՂՄԵՐԻ ՓԱՍՏԱԹՂԹԵՐԸ ԵՎ ՊԱՐՏԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

## Հոդված 3

Ուղևորները և ուղեբեռը

1. Ուղևորների փոխադրման ժամանակ տրվում է փոխադրման անհատական կամ կոլեկտիվ փաստաթուղթ, որը պարունակում է.

ա) մեկնման և նշանակման կետերի նշումը.

բ) առնվազն մեկ այդպիսի կանգառի նշումը, եթե մեկնման և նշանակման կետերը

գտնվում են Մասնակից պետություններից մեկի տարածքում, իսկ մեկ կամ մի քանի համաձայնեցված կանգառները գտնվում են մեկ այլ պետության տարածքում:

2. 1-ին կետում նշված տեղեկատվության պահպանման համար նախատեսված մյուս բոլոր միջոցները կարող են փոխարինվել այդ կետում նշված փաստաթղթի տրամադրմամբ: Եթե օգտագործվում են այդպիսի այլ միջոցներ, փոխադրողը ուղևորին առաջարկում է ներկայացնել այդ եղանակով պահվող տեղեկատվության գրավոր շարադրանքը:

3. Փոխադրողը ուղևորին հանձնում է գրանցված յուրաքանչյուր ուղեբեռի յուրաքանչյուր կտորի համար ուղեբեռի նույնականացման բեռնապիտակը:

4. Ուղևորին հանձնվում է գրավոր ծանուցում այն մասին, որ եթե սույն Կոնվենցիան կիրառելի է, ապա այն կարգավորում է և կարող է սահմանափակել փոխադրողների պատասխանատվությունը անձի մահվան կամ մարմնական վնասվածքի դեպքում և ուղեբեռի ոչնչացման, կորստի կամ վնասվելու ժամանակ, ինչպես նաև ուշացման դեպքում:

5. Նախորդ կետերի դրույթները չպահպանելը չի շոշափում փոխադրման պայմանագրի գոյությունը կամ վավերությունը, որը, այնուամենայնիվ, կարգավորվում է սույն Կոնվենցիայի կանոններով, այդ թվում՝ պատասխանատվության սահմանափակմանը վերաբերող կանոններով:

#### Հոդված 4

##### Բեռը

1. Բեռի փոխադրման ժամանակ տրվում է օդային բեռնագիր:

2. Օդային բեռնագրի փոխարեն կարող է օգտագործվել իրականացվելիք փոխադրման վերաբերյալ գրանցումը պահպանող ցանկացած այլ միջոց: Եթե օգտագործվում են այդպիսի այլ միջոցներ, առաքողի խնդրանքով՝ փոխադրողը նրան տալիս է բեռի անդորրագիր, որը թույլ է տալիս բեռը ճանաչել և ստանալ այդպիսի այլ միջոցներով պահպանվող գրանցման մեջ պարունակվող տեղեկատվությունը:

#### Հոդված 5

##### Օդային բեռնագրի կամ բեռի անդորրագրի բովանդակությունը

Օդային բեռնագիրը կամ բեռի անդորրագիրը ներառում է.

ա) մեկնման և նշանակման կետերի նշումը.

բ) եթե մեկնման և նշանակման կետերը գտնվում են նույն Մասնակից պետության տարածքում, իսկ մեկ կամ մի քանի նախատեսված կանգառները գտնվում են ուրիշ պետության տարածքում՝ առնվազն մեկ այդպիսի կանգառի նշումը, և

գ) առաքվող ապրանքի քաշի նշումը:

#### Հոդված 6

##### Բեռի բնույթին վերաբերող փաստաթուղթը

Մաքսային, ոստիկանության և համանման պետական մարմինների կողմից սահմանված ընթացակարգերին համապատասխան՝ անհրաժեշտության դեպքում առաքողից կարող է պահանջվել, որ ներկայացնի փաստաթուղթ՝ բեռի բնույթի նշումով: Սույն դրույթը փոխադրողի համար չի ստեղծում դրանից բխող որևէ պարտականություն, պարտավորություն կամ պատասխանատվություն:

## Հոդված 7

### Օդային բեռնագրի նկարագրությունը

1. Օդային բեռնագիրը առաքողի կողմից կազմվում է երեք բնօրինակով:
2. Առաջին օրինակը կրում է «փոխադրողի համար» նշումը և ստորագրվում է բեռն առաքողի կողմից: Երկրորդ օրինակը կրում է «բեռն առաքողի համար» նշումը, որը ստորագրվում է բեռն առաքողի ու փոխադրողի կողմից: Երրորդ օրինակն ստորագրվում է փոխադրողի կողմից, և բեռն ընդունելուց հետո նրա կողմից հանձնվում է բեռն առաքողին:
3. Փոխադրողի և առաքողի ստորագրությունները կարող են տպված կամ կնքված լինել:
4. Եթե, առաքողի խնդրանքով, օդային բեռնագիրը կազմում է փոխադրողը, ապա համարվում է, որ նա այդ բանն արել է բեռն առաքողի անունից, եթե հակառակը ապացուցված չէ:

## Հոդված 8

### Մի քանի բեռնատեղի համար պահանջվող փաստաթղթերը

- Եթե կա մեկ բեռնատեղից ավելի.
- ա) բեռը փոխադրողն իրավունք ունի առաքողից պահանջելու առանձին օդային բեռնագրերի կազմում.
  - բ) առաքողն իրավունք ունի փոխադրողից պահանջելու բեռի առանձին անդորրագրերի հանձնում, եթե օգտագործվում են 4-րդ հոդվածի 2-րդ կետում նշված այլ միջոցները:

## Հոդված 9

### Փաստաթղթային պահանջները չպահպանելը

4-8-րդ հոդվածների դրույթները չպահպանելը չի շոշափում փոխադրման պայմանագրի գոյությունը կամ վավերությունը, որոնց նկատմամբ, այնուամենայնիվ, կիրառվում են սույն Կոնվենցիայի կանոնները, ներառյալ՝ պատասխանատվության սահմանափակմանը վերաբերող կանոնները:

## Հոդված 10

Պատասխանատվությունը՝ փաստաթղթում տեղեկությունների ճշգրիտ լինելու

## համար

1. Առաքողը պատասխանատու է իր կողմից կամ իր անունից օդային բեռնագրում նշված, կամ իր կողմից կամ իր անունից բեռի անդորրագրի մեջ նշելու համար կամ 4-րդ հոդվածի 2-րդ կետում նշված այլ միջոցներով պահպանվող գրանցման մեջ նշելու համար փոխադրողին ներկայացված՝ բեռին վերաբերող տեղեկությունների և հայտարարությունների ճշգրիտ լինելու համար: Վերը նշվածը կիրառվում է նաև այն ժամանակ, երբ առաքողի անունից հանդես եկող անձը նաև փոխադրողի գործակալն է:

2. Առաքողը պատասխանատվություն է կրում փոխադրողի առջև վերջինիս կամ ցանկացած այլ անձի կողմից, որի առջև փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում առաքողի կամ իր անունից ներկայացված տեղեկությունների և հայտարարությունների ոչ ճշգրիտ, ոչ հստակ կամ ոչ լիարժեք լինելու հետևանքով կրած ցանկացած վնասի համար:

3. Պահպանելով սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթները՝ փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում առաքողի առջև վերջինիս կամ այն անձի կողմից, որի առջև առաքողը պատասխանատվություն է կրում բեռի անդորրագրում կամ 4-րդ հոդվածի 2-րդ կետում նշված այլ միջոցներով պահպանվող գրանցման մեջ փոխադրողի կողմից կամ իր անունից մուտքագրված տեղեկությունների և հայտարարությունների ոչ ճշգրիտ, ոչ հստակ կամ ոչ լիարժեք լինելու հետևանքով կրած ցանկացած վնասի համար:

## Հոդված 11

### Փաստաթղթերի ապացուցողական նշանակությունը

1. Օդային բեռնագիրը կամ բեռի անդորրագիրը պայմանագրի կնքման, բեռի ընդունման և դրանում նշված փոխադրման պայմանների բավարար (prima facie) ապացույց է:

2. Բեռի քաշի, չափսերի և փաթեթավորման, ինչպես նաև բեռնատեղերի թվի վերաբերյալ օդային բեռնագրում կամ բեռի անդորրագրում նշված ցանկացած տեղեկություն արձանագրված փաստերի բավարար (prima facie) ապացույց է. բեռի քանակի, ծավալի և վիճակի վերաբերյալ տեղեկությունները ապացույց չեն ծառայում փոխադրողի դեմ՝ բացառությամբ այն դեպքերի, երբ օդային բեռնագրում կամ բեռի անդորրագրում նշվել կամ նշվում է, որ նրա կողմից կատարվել է դրանց ստուգում առաքողի ներկայությամբ, կամ երբ դրանք առնչվում են բեռի արտաքին վիճակին:

## Հոդված 12

### Բեռը տնօրինելու իրավունքը

1. Պահպանելով փոխադրման պայմանագրից բխող բոլոր պարտավորությունները՝ առաքողն իրավունք ունի տնօրինելու բեռը՝ վերցնելով այն մեկնման կամ նշանակման վայրի օդանավակայանում, կանգնեցնելով այն վայրէջքի ցանկացած կետում՝ փոխադրման ընթացքում, կամ պահանջելով, որ բեռը

տեղափոխվի նշանակման վայր, իսկ փոխադրման ընթացքում՝ հանձնվի որևէ անձի, որին սկզբնապես չէր նշել ստացողը, կամ պահանջելով, որ բեռը վերադարձվի մեկնման օդանավակայան: Առաքողը չպետք է օգտագործի բեռի տնօրինման իրավունքը այնպիսի եղանակով, որը կարող է վնաս հասցնել փոխադրողին կամ այլ առաքողների, և պետք է փոխհատուցի այդ իրավունքի կիրառումից առաջացած բոլոր ծախսերը:

2. Եթե հնարավոր չէ կատարել առաքողի ցուցումները, փոխադրողը պետք է դրա մասին անհապաղ տեղեկացնի առաքողին:

3. Եթե փոխադրողը կատարում է առաքողի ցուցումները բեռի տնօրինման հարցում՝ չպահանջելով ներկայացնել վերջինիս տրված օդային բեռնագրի կամ բեռի անդորրագրի օրինակը, ապա դրանով իսկ փոխադրողը, չսահմանափակելով առաքողի հանդեպ հետպահանջի իրավունքը, իր վրա է վերցնում պատասխանատվությունը ցանկացած վնասի համար, որն այդ կապակցությամբ կարող է պատճառվել օդային բեռնագրի կամ բեռի անդորրագրի այդ օրինակի տիրոջը:

4. Առաքողի իրավունքը դադարում է այն պահին, երբ, 13-րդ հոդվածի համաձայն, առաջ է գալիս ստացողի իրավունքը: Այնուամենայնիվ, եթե ստացողը հրաժարվում է բեռն ընդունելուց, կամ նրա հետ անհնար է կապ հաստատել, առաքողը նորից ձեռք է բերում տնօրինելու իր իրավունքը:

### Հոդված 13

#### Բեռի հանձնումը

1. Բացառությամբ այն դեպքերի, երբ առաքողն իր իրավունքներն իրականացրել է համաձայն 12-րդ հոդվածի, նշանակման կետ բեռի ժամանման պահից ստացողն իրավունք ունի փոխադրողից պահանջելու իրեն հանձնել բեռը՝ գանձման ենթակա վճարները և փոխադրման պայմանները կատարելուց հետո:

2. Եթե այլ համաձայնություն ձեռք չի բերվել, բեռը ժամանելուն պես փոխադրողը պարտավոր է այդ մասին տեղեկացնել ստացողին:

3. Եթե փոխադրողն ընդունում է բեռի կորստյան փաստը, կամ եթե բեռը տեղ չի հասել յոթնօրյա ժամկետը լրանալուց հետո այն օրվանից, երբ այն պետք է տեղ հասներ, ստացողն իրավունք ունի փոխադրողի հանդեպ իրականացնելու փոխադրման պայմանագրից բխող իր իրավունքները:

### Հոդված 14

#### Առաքողի և ստացողի իրավունքների իրականացումը

Առաքողը և ստացողը, համապատասխանաբար, կարող են 12-րդ և 13-րդ հոդվածներով իրենց վերապահված բոլոր իրավունքներն իրականացնել յուրաքանչյուրն իր անունից՝ անկախ այն հանգամանքից, թե յուրաքանչյուրն առաջնորդվում է իր սեփական շահերով, թե ուրիշի՝ պայմանով, որ կատարում է փոխադրման պայմանագրով սահմանված պարտավորությունները:

## Հոդված 15

Առաքողի և ստացողի միջև հարաբերությունները կամ երրորդ անձանց փոխհարաբերությունները

1. 12-րդ, 13-րդ և 14-րդ հոդվածները չեն շոշափում ո՛չ առաքողի և ստացողի միջև, ո՛չ երրորդ անձանց, որոնց իրավունքներն ածանցյալ են կա՛մ առաքողից, կա՛մ ստացողից, միջև հարաբերությունները:

2. 12-րդ, 13-րդ և 14-րդ հոդվածների դրույթներից կարելի է շեղում կատարել՝ միայն օդային բեռնագրում կամ բեռի անդորրագրում հստակ նշում կատարելու միջոցով:

## Հոդված 16

Մաքսային, ոստիկանական կամ պետական այլ մարմինների կողմից կիրառվող ձևականությունները

1. Առաքողը պարտավոր է ներկայացնել այնպիսի տեղեկություններ և փաստաթղթեր, որոնք, մինչև բեռը ստացողին փոխանցելը, անհրաժեշտ են մաքսային, ոստիկանության կամ պետական այլ մարմինների կողմից կիրառվող ձևականությունները պահպանելու համար: Առաքողը փոխադրողի առջև պատասխանատվություն է կրում ցանկացած վնասի համար, որը հասցվել է այդպիսի ցանկացած տեղեկության կամ փաստաթղթի բացակայության, անհիմն լինելու կամ անճշտության պատճառով, եթե վնասը պատճառված չի եղել փոխադրողի, նրա ծառայողների կամ գործակալների մեղքով:

2. Փոխադրողը պարտավոր չէ պարզել այդպիսի տեղեկությունների կամ փաստաթղթերի ճշգրիտ կամ հիմնավոր լինելը:

## ԳԼՈՒԽ III

ՓՈԽԱԴՐՈՂԻ ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ ԵՎ ՎՆԱՍԻ ՓՈԽՀԱՏՈՒՑՄԱՆ ՉԱՓԸ

## Հոդված 17

Ուղևորների մահվան և վնասվածքներ ստանալու դեպքերը: Ուղեբեռը վնասելը

1. Փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում ուղևորի մահվան կամ մարմնական վնասվածք ստանալու դեպքում տեղի ունեցած վնասի համար՝ միայն այն պայմանով, որ պատահարը, որը մահվան կամ վնասվածքի պատճառ է դարձել, տեղի է ունեցել օդանավում կամ օդանավ վերցնելու կամ օդանավից իջեցնելու ցանկացած գործողության ժամանակ:

2. Փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում գրանցված ուղեբեռի ոչնչացման, կորստի կամ վնասվելու դեպքում տեղի ունեցած վնասի համար՝ միայն այն պայմանով, որ դեպքը, որը ոչնչացման, կորստի կամ վնասվելու պատճառ է դարձել, տեղի է ունեցել օդանավում կամ ցանկացած ժամանակահատվածում, որի

ընթացքում գրանցված ուղեբեռը գտնվել է փոխադրողի պահպանության ներքո: Սակայն փոխադրողը պատասխանատվություն չի կրում այնքանով, որքանով վնասը եղել է ուղեբեռին բնորոշ թերության, որակի կամ վնասվածքի հետևանք:

Չգրանցված ուղեբեռի դեպքում, ներառյալ անձնական իրերը, փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում, եթե վնասը պատճառված է իր կամ իր ծառայողների կամ գործակալների մեղքով:

3. Եթե փոխադրողն ընդունում է, որ գրանցված ուղեբեռը կորել է, կամ եթե գրանցված ուղեբեռը տեղ չի հասել քսանմեկ օր հետո այն օրվանից, երբ այն պետք է հասներ, ուղևորը կարող է փոխադրողի նկատմամբ իրականացնել փոխադրման պայմանագրից բխող իրավունքները:

4. Սույն Կոնվենցիայում «ուղեբեռ» տերմինը, եթե այլ բան նախատեսված չէ, նշանակում է ինչպես գրանցված ուղեբեռ, այնպես էլ չգրանցված ուղեբեռ:

## Հոդված 18

### Բեռ վնասելը

1. Փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում բեռի ոչնչացման, կորստի կամ վնասվելու դեպքում տեղի ունեցած վնասի համար՝ միայն պայմանով, որ այդպիսի վնասի պատճառ դարձած դեպքը տեղի է ունեցել օդային փոխադրման ժամանակ:

2. Սակայն փոխադրողը պատասխանատվություն չի կրում այնքանով, որքանով նա կապացուցի, որ բեռի ոչնչացումը, կորուստը կամ վնասվելը տեղի է ունեցել ստորև թվարկված հանգամանքներից մեկի կամ մի քանիսի հետևանքով.

ա) բեռին բնորոշ թերության, որակի կամ վնասվածքի,

բ) որևէ անձի կողմից (բացառությամբ փոխադրողի, նրա ծառայողների կամ գործակալների) բեռի ոչ ճիշտ փաթեթավորման,

գ) պատերազմական գործողության կամ զինված հակամարտության,

դ) բեռի ներմուծման, արտահանման կամ տարանցման հետ կապված պետական մարմինների կողմից իրականացված գործողության:

3. Սույն հոդվածի 1-ին կետի իմաստով իրականացվող օդային փոխադրումն ընդգրկում է այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում բեռը գտնվում է փոխադրողի պահպանության ներքո:

4. Օդային փոխադրման ժամանակահատվածը չի տարածվում օդանավակայանից դուրս իրականացված՝ վերգետնյա, ծովային կամ ներքին ջրային ճանապարհով որևէ փոխադրման վրա: Եթե, այնուամենայնիվ, նման փոխադրումն իրականացվում է բեռնման, հանձնման կամ փոխաբեռնման նպատակներով՝ օդային փոխադրման պայմանագրի համաձայն, ցանկացած վնաս, եթե հակառակը ապացուցված չէ, համարվում է օդային փոխադրման ժամանակ տեղի ունեցած դեպքի հետևանք: Եթե փոխադրողը, առանց առաքողի համաձայնության, ամբողջովին կամ մասնակիորեն փոխադրվում է փոխադրումը տրանսպորտի որևէ այլ տեսակի փոխադրմամբ, որը, ըստ կողմերի միջև համաձայնության, ենթադրվում էր իրականացնել օդով, այդպիսի փոխադրումը համարվում է օդային փոխադրման ժամանակահատվածում իրականացված փոխադրում:

## Հոդված 19



## Ուշացումը

Փոխադրողը պատասխանատվություն է կրում ուղևորների, ուղեբեռի կամ բեռի՝ օդային փոխադրման ժամանակ ուշացման հետևանքով տեղի ունեցած վնասի համար: Սակայն փոխադրողը պատասխանատվություն չի կրում ուշացման հետևանքով պատճառված վնասի համար, եթե նա ապացուցում է, որ իր և իր ծառայողների, գործակալների կողմից ձեռնարկվել են բոլոր միջոցները, որոնք արդարացիորեն կարող էին պահանջվել վնասից խուսափելու համար, կամ անհնար է եղել ձեռնարկել այդպիսի միջոցներ:

## Հոդված 20

### Պատասխանատվությունից ազատումը

Եթե փոխադրողն ապացուցում է, որ վնաս է հասցված եղել կամ դրա պատճառմանը նպաստել են փոխհատուցում պահանջող անձի կամ այն անձի, որից ծագում են նրա իրավունքները, անփութությունը, անօրինական գործողությունը կամ անգործությունը, փոխադրողը փոխհատուցում պահանջող անձի առջև ամբողջովին կամ մասնակիորեն ազատվում է պատասխանատվությունից այնքանով, որքանով այդպիսի անփութությունը, անօրինական գործողությունը կամ անգործությունը վնաս են պատճառել կամ նպաստել են դրա պատճառմանը: Եթե փոխհատուցման վերաբերյալ պահանջը հայտարարված է, ուղևորից բացի, այլ անձի կողմից՝ ուղևորի մահվան կամ մարմնական վնասվածքի կապակցությամբ, փոխադրողը հավասարապես ամբողջովին կամ մասնակիորեն ազատվում է պատասխանատվությունից այնքանով, որքանով նա կապացուցի, որ այդ ուղևորի անփութությունը, անօրինական գործողությունը կամ անգործությունը վնաս են պատճառել կամ նպաստել են դրա պատճառմանը: Սույն հոդվածը կիրառվում է սույն Կոնվենցիայում պատասխանատվությանը վերաբերող բոլոր դրույթների նկատմամբ՝ ներառյալ 21-րդ հոդվածի 1-ին կետը:

## Հոդված 21

### Ուղևորների մահվան կամ նրանց պատճառված մարմնական վնասվածքի դեպքում փոխհատուցումը

1. 17-րդ հոդվածի 1-ին կետի համաձայն պատճառված և յուրաքանչյուր ուղևորի համար փոխառության 100,000 հատուկ իրավունքները չգերազանցող վնասի դեպքում փոխադրողը չի կարող բացառել կամ սահմանափակել իր պատասխանատվությունը:

2. Փոխադրողը պատասխանատվություն չի կրում 17-րդ հոդվածի 1-ին կետի համաձայն պատճառված վնասի համար այնքանով, որքանով վնասը գերազանցում է յուրաքանչյուր ուղևորի փոխառության 100,000 հատուկ իրավունքները, եթե փոխադրողն ապացուցում է, որ

ա) այդպիսի վնաս չի պատճառվել փոխադրողի կամ նրա ծառայողների կամ

գործակալների անփութության կամ այլ անօրինական գործողության կամ անգործության հետևանքով, կամ

բ) այդպիսի վնաս պատճառված է բացառապես երրորդ կողմի անփութության կամ անօրինական գործողության կամ անգործության հետևանքով:

## Հոդված 22

Ուշացնելու, ուղեբեռի և բեռի նկատմամբ պատասխանատվության սահմանները

1. Անձանց փոխադրելիս 19-րդ հոդվածում նշված ուշացման հետևանքով պատճառված վնասի դեպքում յուրաքանչյուր ուղևորի նկատմամբ փոխադրողի պատասխանատվությունը սահմանափակվում է փոխառության 4150 հատուկ իրավունքների հանրագումարով:

2. Ուղեբեռը փոխադրելիս փոխադրողի պատասխանատվությունը բեռի ոչնչացման, կորստի, վնասվելու կամ ուշացման դեպքում սահմանափակվում է փոխառության 1000 հատուկ իրավունքների հանրագումարով յուրաքանչյուր ուղևորի նկատմամբ, եթե ուղևորը գրանցված ուղեբեռը փոխադրողին փոխանցելու պահին չի արել հատուկ հայտարարություն տեղ հասցնելու հետաքրքրվածության վերաբերյալ և, անհրաժեշտության դեպքում, չի վճարել լրացուցիչ տուրք: Այդ դեպքում փոխադրողը պարտավոր է վճարել հայտարարված գումարը չգերազանցող գումար, եթե նա չի ապացուցում, որ այդ գումարը գերազանցում է ուղևորի իրական հետաքրքրվածությունը տեղ հասցնելու հարցում:

3. Բեռը փոխադրելիս փոխադրողի պատասխանատվությունը բեռի ոչնչացման, կորստի, վնասվելու կամ ուշացման դեպքում սահմանափակվում է կիլոգրամի համար փոխառության 17 հատուկ իրավունքների հանրագումարով, եթե առաքողը, փոխադրողին բեռնատեղը փոխանցելու պահին, հայտարարություն չի արել տեղ հասցնելու հետաքրքրվածության վերաբերյալ և, անհրաժեշտության դեպքում, չի վճարել լրացուցիչ տուրք: Այդ դեպքում փոխադրողը պարտավոր է վճարել հայտարարված գումարը չգերազանցող գումար, եթե չի ապացուցում, որ այդ գումարը գերազանցում է առաքողի իրական հետաքրքրվածությունը տեղ հասցնելու հարցում:

4. Փոխադրողի պատասխանատվության սահմանը որոշելիս բեռի մի մասի կամ դրանում պարունակվող ցանկացած առարկայի ոչնչանալու, կորստյան, վնասվելու կամ ուշացման դեպքում նկատի է առնվում միայն համապատասխան բեռի կամ բեռնատեղերի ընդհանուր քաշը: Սակայն, երբ բեռի մի մասի կամ դրանում պարունակվող ցանկացած առարկայի ոչնչացումը, կորուստը, վնասվելը կամ ուշացումը ազդում է նույն օդային բեռնագրում կամ նույն անդորրագրում նշված բեռնատեղերի արժեքի վրա, կամ եթե դրանք տրված չեն՝ 4-րդ հոդվածի 2-րդ կետում նշված այլ միջոցներով պահպանվող նույն գրանցման մեջ ներառված մյուս բեռնատեղերի գումարի վրա, պատասխանատվության սահմանը որոշելիս պետք է հաշվի առնել այդպիսի բեռնատեղի կամ բեռնատեղերի ընդհանուր քաշը:

5. Սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերի վերը նշված դրույթները չեն կիրառվում, եթե ապացուցվում է, որ վնասը տեղի է ունեցել փոխադրողի, նրա ծառայողների կամ գործակալների կողմից՝ վնաս պատճառելու մտադրությամբ կամ անփութության հետևանքով և այն գիտակցումով, որ դրա հետևանքով հնարավոր է, որ վնաս

պատճառվի կատարված գործողության կամ անգործության հետևանքով՝ պայմանով, որ ծառայողի կամ գործակալի այդպիսի գործողության կամ անգործության դեպքում նույնպես ապացուցվի, որ այդ ծառայողը կամ գործակալը գործել է իր պարտականությունների շրջանակներում:

6. 21-րդ և սույն հոդվածով հաստատված սահմանները դատարանին չեն արգելում, դատական իրավունքին համապատասխան, լրացուցիչ կերպով հայցվորի կրած դատական ծախքերի և դատավարության հետ կապված այլ ծախսերի ամբողջի կամ մի մասի, ներառյալ տոկոսների, վերաբերյալ վճիռ կայացնել: Վերը նշված դրույթը չի կիրառվում, եթե վնասի հատուցման կարգով տրված գումարը, բացառությամբ դատական ծախքերի ու վարույթի հետ կապված այլ ծախսերի, չի գերազանցում այն գումարը, որը փոխադրողը հայցվորին գրավոր առաջարկել է վնաս պատճառելու օրվանից հետո՝ վեց ամսվա ընթացքում, կամ դատական գործն սկսելուց առաջ, եթե այդ ամսաթիվն ավելի ուշ է:

## Հոդված 23

### Դրամական միավորների փոխարկումը

1. Սույն Կոնվենցիայի փոխառության հատուկ իրավունքում նշված գումարները դիտարկվում են որպես փոխառության հատուկ իրավունքին վերաբերող՝ ինչպես դրանք սահմանված են Արժույթի միջազգային հիմնադրամի կողմից: Վարույթների դեպքում այդ գումարների փոխարկումը ազգային արժույթների կատարվում է փոխառության հատուկ իրավունքում այդպիսի արժույթների արժեքին համապատասխան՝ վճիռ կայացնելու օրը: Փոխառության հատուկ իրավունքում այն Մասնակից պետության, որը Արժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ է, ազգային արժույթի արժեքը հաշվարկվում է վճիռ կայացնելու օրը իր սեփական գործառնությունների և գործարքների համար Արժույթի միջազգային հիմնադրամի կողմից կիրառվող արժեքի որոշման մեթոդի համաձայն: Փոխառության հատուկ իրավունքի պայմաններում այն Մասնակից պետության, որը Արժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ չէ, ազգային արժույթի արժեքը հաշվարկվում է այդ Մասնակից պետության կողմից սահմանված եղանակով:

2. Այնուամենայնիվ, այն պետությունները, որոնք Արժույթի միջազգային հիմնադրամի անդամ չեն, և որոնց իրավունքով թույլ չի տրվում կիրառել սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթները, կարող են վավերացման կամ միանալու ժամանակ կամ դրանից հետո ցանկացած ժամանակ, հայտարարել, որ 21-րդ հոդվածով սահմանված փոխադրողի պատասխանատվության սահմանը ամրագրվում է 1 500 000 դրամական միավորի գումար յուրաքանչյուր ուղևորի համար՝ իրենց տարածքում իրականացվող վարույթի ժամանակ, 62 500 դրամական միավոր յուրաքանչյուր ուղևորի համար՝ 22-րդ հոդվածի 1-ին կետի վերաբերյալ, 15 000 դրամական միավոր յուրաքանչյուր ուղևորի համար՝ 22-րդ հոդվածի 2-րդ կետի վերաբերյալ, և 250 դրամական միավոր կիլոգրամի համար՝ 22-րդ հոդվածի 3-րդ կետի վերաբերյալ: Նշված գումարները կարող են փոխարկվել համապատասխան ազգային արժույթի՝ կլորացված թվերով: Այդպիսի գումարների փոխարկումը ազգային արժույթի իրականացվում է համապատասխան պետության իրավունքի համաձայն:

3. Սույն հոդվածի 1-ին կետի վերջին նախադասության մեջ նշված հաշվարկները

և սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված փոխարկումը կատարվում են այնպես, որ Մասնակից պետության ազգային արժույթում հնարավորին չափ արտահայտվի 21-րդ և 22-րդ հոդվածներում նշված քանակական ցուցանիշների այնպիսի իրական արժեքը, ինչպիսին կստացվի սույն հոդվածի 1-ին կետի առաջին երեք նախադասությունների կիրառման արդյունքում: Մասնակից պետությունները ավանդապահին տեղյակ են պահում սույն հոդվածի 1-ին կետի համաձայն հաշվարկման եղանակի մասին կամ, անհրաժեշտության դեպքում, սույն հոդվածի 2-րդ կետի համաձայն փոխարկման արդյունքների մասին՝ սույն Կոնվենցիան վավերացնելու, ընդունելու, հաստատելու կամ դրան միանալու մասին փաստաթուղթն ի պահ հանձնելիս, ինչպես նաև դրանցից յուրաքանչյուրում փոփոխություն կատարելու դեպքում:

## Հոդված 24

### Սահմանների վերանայումը

1. Չսահմանափակելով սույն Կոնվենցիայի 25-րդ հոդվածի դրույթների գործողությունը և պահպանելով ստորև բերված 2-րդ կետի դրույթները՝ 21-րդ, 22-րդ և 23-րդ հոդվածներում սահմանված պատասխանատվության սահմանները ավանդապահի կողմից վերանայվում են յուրաքանչյուր հինգ տարին մեկ անգամ, ընդ որում՝ առաջին այդպիսի վերանայումը կատարվում է սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու օրվանից հետո՝ հինգերորդ տարվա վերջում. իսկ եթե Կոնվենցիան ուժի մեջ չի մտնում հինգ տարվա ընթացքում այն օրվանից, երբ այն առաջին անգամ բաց է եղել ստորագրման համար, այն ուժի մեջ մտնելուց հետո՝ առաջին տարվա ընթացքում նախորդ վերանայման ժամանակահատվածից հետո սղաճի ընդհանուր տեմպերին համապատասխանող սղաճի գործակցի օգտագործմամբ, կամ առաջին վերանայման ժամանակ՝ Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու ամսաթվից: Սղաճի գործակիցը որոշելիս օգտագործվող սղաճի տեմպերի չափը հաշվարկվում է այն պետություններում, որոնց արժույթները ձևավորում են 23-րդ հոդվածի 1-ին կետում նշված փոխառության հատուկ իրավունքը՝ սպառողական գների ինդեքսների (ցուցիչների) ավելացման կամ նվազեցման միջին հաշվարկային տարեկան դրույթաչափի հիման վրա:

2. Եթե նախորդ կետում նշված վերանայման արդյունքում եզրակացություն է արվում այն մասին, որ սղաճի գործակիցը գերազանցել է 10 տոկոսը, ապա ավանդապահը Մասնակից պետություններին ծանուցում է պատասխանատվության սահմանների փոփոխության վերաբերյալ: Ցանկացած այդպիսի փոփոխություն ուժի մեջ է մտնում այդ մասին Մասնակից պետություններին ծանուցելուց վեց ամիս հետո: Եթե Մասնակից պետություններին այդ մասին ծանուցելուց հետո՝ երեք ամսվա ընթացքում, Մասնակից պետությունների մեծ մասը հայտարարի իր անհամաձայնության մասին, փոփոխությունն ուժի մեջ չի մտնի, և ավանդապահը տվյալ հարցը կփոխանցի Մասնակից պետությունների նիստի քննարկմանը: Ավանդապահը բոլոր Մասնակից պետություններին անհապաղ ծանուցում է ցանկացած վերանայման ուժի մեջ մտնելու մասին:

3. Չնայած սույն հոդվածի 1-ին կետի դրույթներին՝ սույն հոդվածի 2-րդ կետում նշված ընթացակարգը կիրառվում է ցանկացած ժամանակ՝ պայմանով, որ Մասնակից

պետությունների մեկ երրորդը այդ մասին ցանկություն հայտնի, և պայմանով, որ 1-ին կետում նշված սղաճի գործակիցը գերազանցել է 30 տոկոսը նախորդ վերանայման ամսաթվից կամ Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու օրվանից, եթե վերանայում նախկինում չի կատարվել: Սույն հոդվածի 1-ին կետում նկարագրված ընթացակարգի օգտագործմամբ հետագա վերանայումներն անցկացվելու են հինգ տարի ընդմիջումներով՝ սույն կետի համաձայն վերանայումների օրվան հաջորդող հինգերորդ տարվա վերջից սկսած:

#### Հոդված 25

##### Պատասխանատվության սահմանների վերաբերյալ վերապահումները

Փոխադրողը կարող է նախատեսել, որ փոխադրման պայմանագրի նկատմամբ կիրառվեն պատասխանատվության առավել բարձր սահմանները, քան նախատեսված են սույն Կոնվենցիայով, կամ պատասխանատվության որևէ սահման չկիրառվի:

#### Հոդված 26

##### Պայմանագրային դրույթների անվավերությունը

Փոխադրողին պատասխանատվությունից ազատելու կամ էլ ավելի փոքր, քան այն, որը սահմանված է սույն Կոնվենցիայում, պատասխանատվության սահմանի ամրագրմանը հանգեցնող ցանկացած դրույթ առաջինն է, սակայն այդպիսի ցանկացած դրույթի առաջնությունը չի ենթադրում սույն Կոնվենցիայի դրույթներով կարգավորվող ամբողջ պայմանագրի առաջնություն:

#### Հոդված 27

##### Պայմանագիր կնքելու ազատությունը

Սույն Կոնվենցիայում փոխադրողին ոչինչ չի խոչընդոտում հրաժարվել փոխադրման պայմանագիր կնքելուց, հրաժարվել Կոնվենցիայով նախատեսված պաշտպանական որևէ միջոցից կամ սահմանել սույն Կոնվենցիայի դրույթներին չհակասող դրույթներ:

#### Հոդված 28

##### Նախնական վճարումները

Ուղևորների մահ կամ վնասվածք առաջ բերած ավիացիոն պատահարի դեպքում փոխադրողը, եթե դա նախատեսվում է նրա ներպետական իրավունքով, անհապաղ նախնական վճարումներ է կատարում ֆիզիկական անձին կամ այն անձանց, ովքեր իրավունք ունեն պահանջելու փոխհատուցում՝ այդպիսի անձանց անհետաձգելի տնտեսական պահանջները բավարարելու համար: Այդպիսի նախնական

վճարումները չեն ենթադրում պատասխանատվության ճանաչում և վնասների հատուցման տեսակետից կարող են փոխհատուցվել փոխադրողի կողմից կատարվող հետագա վճարումների հաշվին:

## Հոդված 29

### Հայց հարուցելու հիմքերը

Ուղևորների, ուղեբեռի և բեռի փոխադրման ժամանակ պատասխանատվության վերաբերյալ ցանկացած հայց՝ անկախ դրա հիմքից՝ լինի սույն Կոնվենցիայի, պայմանագրի, իրավախախտման հիման վրա կամ ցանկացած այլ հիմքով, կարող է ներկայացվել միայն պատասխանատվության այնպիսի սահմաններին և պայմաններին համապատասխան, որոնք ամրագրված են սույն Կոնվենցիայում, առանց սահմանափակելու այն անձանց շրջանակը որոշելու հարցը, ովքեր ունեն հայցի իրավունք, և նրանց համապատասխան իրավունքները: Ցանկացած այդպիսի հայցի դեպքում փաստացի վնասի փոխհատուցմանը չվերաբերող տուգանքները, տույժերը կամ ցանկացած այլ վճարում ենթակա չեն վերադարձման:

## Հոդված 30

### Ծառայողները, գործակալները: Հայցերի ընդհանուր թիվը

1. Եթե սույն Կոնվենցիայում նշված վնասի կապակցությամբ հայց է ներկայացվել փոխադրողի ծառայողի կամ գործակալի դեմ, այդպիսի ծառայողը կամ գործակալը, որը կապացուցի, որ գործել է իր ծառայողական պարտականությունների շրջանակներում, իրավունք ունի վկայակոչելու պատասխանատվության այն պայմանները և սահմանները, որոնք վկայակոչելու իրավունքը, սույն Կոնվենցիայի համաձայն, ունի ինքը՝ փոխադրողը:

2. Ընդհանուր գումարը, որը ենթակա է վերադարձման փոխադրողից, նրա ծառայողներից և գործակալներից, չպետք է այդ դեպքում գերազանցի նշված սահմանները:

3. Բացառությամբ բեռի փոխադրման դեպքերի՝ սույն հոդվածի 1-ին և 2-րդ կետերի դրույթները չեն կիրառվի, եթե ապացուցվի, որ վնասը ծառայողի կամ գործակալի գործողության կամ անգործության հետևանք է՝ կատարված վնաս պատճառելու մտադրությամբ կամ անփութությամբ և այն գիտակցումով, որ դրա հետևանքով կարող է վնաս պատճառվել:

## Հոդված 31

### Առարկությունները ժամանակին ներկայացնելը

1. Ստացողի կողմից գրանցված ուղեբեռի կամ բեռի՝ առանց առարկությունների ստացումը բավարար (*prima facie*) ապացույց է, որ գրանցված ուղեբեռը կամ բեռը տեղ է հասցվել պատշաճ վիճակում և համաձայն փոխադրման փաստաթղթի կամ 3-րդ հոդվածի 2-րդ կետում և 4-րդ հոդվածի 2-րդ կետում նշված այլ միջոցներով

պահպանվող գրանցման:

2. Վնաս պատճառվելու դեպքում բեռն ստանալու իրավունք ունեցող անձը վնասը հայտնաբերելիս փոխադրողին անհապաղ պետք է բողոք ներկայացնի՝ գրանցված ուղեբեռի ստացման օրվանից առնվազն յոթ օրվա և բեռի ստացման օրվանից տասնչորս օրվա ընթացքում: Ուշացման դեպքում բողոքը պետք է ներկայացվի ուղեբեռը կամ բեռը իր տնօրինմանը հանձնելու օրվանից առնվազն քսանմեկ օրվա ընթացքում:

3. Յուրաքանչյուր բողոք պետք է ներկայացվի գրավոր և հանձնված կամ ուղարկված լինի վերը նշված ժամկետներում:

4. Վերը նշված ժամկետներում բողոք չներկայացվելու դեպքում ոչ մի տեսակի հայց փոխադրողի դեմ չի ընդունվում՝ բացառությամբ վերջինիս կողմից խարդախության դեպքերի:

## Հոդված 32

### Պատասխանատվություն կրող անձի մահը

Պատասխանատվություն կրող անձի մահվան դեպքում վնասի հատուցման վերաբերյալ հայցը, սույն Կոնվենցիայի պայմաններին համապատասխան, ներկայացվում է նրա օրինական ներկայացուցչին կամ ներկայացուցիչներին:

## Հոդված 33

### Իրավասությունը

1. Հայցվորի ընտրությամբ՝ վնասի վերաբերյալ հայցը պետք է ներկայացվի Մասնակից պետություններից մեկի տարածքում կամ փոխադրողի գտնվելու վայրի կամ նրա այն ձեռնարկատիրական գործունեության իրականացման հիմնական վայրի դատարան, որի միջոցով կնքված է եղել պայմանագիրը, կամ՝ նշանակման վայրի դատարան:

2. Ուղևորի մահվան կամ մարմնական վնասվածքի հետևանքով տեղի ունեցած վնասի վերաբերյալ հայցը կարող է ներկայացվել սույն հոդվածի 1-ին կետում նշված կամ այն Մասնակից պետության տարածքում գտնվող դատարան, որտեղ պատահարի պահին ուղևորի բնակության վայրն է, և ուր կամ որտեղից փոխադրողը կա՛մ սեփական օդանավերով, կա՛մ, առևտրային համաձայնագրի հիման վրա, ուրիշ փոխադրողի օդանավերով մատուցում է ծառայություններ, և որում այդ փոխադրողն իրականացնում է ուղևորների օդային փոխադրման հետ կապված գործունեություն՝ օգտագործելով բուն փոխադրողի կամ ուրիշ փոխադրողի, որի հետ նա ունի առևտրային համաձայնագիր, կողմից վարձակալվող կա՛մ իրեն, կա՛մ այդպիսի ուրիշ փոխադրողի պատկանող տարածքներ:

3. 2-րդ կետի նպատակներով՝

ա) «առևտրային համաձայնագիր» նշանակում է՝ գործակալի ծառայությունների մասին համաձայնագրից բացի՝ այլ համաձայնագիր, որը կնքվել է փոխադրողների միջև և վերաբերում է ուղևորների օդային փոխադրումների համար նրանց համատեղ ծառայությունների մատուցմանը.

բ) «բնակության վայր» նշանակում է՝ պատահարի պահին ուղևորի գրանցված և մշտական բնակության վայր: Ուղևորի քաղաքացիությունն այդ առումով որոշիչ գործոն չէ:

4. Ընթացակարգը սահմանվում է այն դատարանի գտնվելու վայրի պետության իրավունքով, որը վարույթ է ընդունել այդ հայցը:

#### Հոդված 34

#### Արբիտրաժը

1. Պահպանելով սույն հոդվածի դրույթները՝ Կողմերը բեռի փոխադրման պայմանագրում կարող են սահմանել, որ, սույն Կոնվենցիայի համաձայն, փոխադրողի պատասխանատվությանն առնչվող ցանկացած վեճ կարգավորվում է արբիտրաժի միջոցով: Այդպիսի համաձայնությունը ձևակերպվում է գրավոր:

2. Հայցվորի ընտրությամբ՝ 33-րդ հոդվածում նախատեսված դատարաններից մեկը արբիտրաժային վարույթի իրականացման իրավասություն ունի:

3. Արբիտրը կամ արբիտրաժային տրիբունալը կիրառում է սույն Կոնվենցիայի դրույթները:

4. Սույն հոդվածի 2-րդ և 3-րդ կետերի դրույթները համարվում են ցանկացած արբիտրաժային վերապահման կամ համաձայնության բաղկացուցիչ մաս, և դրանց հետ անհամատեղելի այդպիսի վերապահման կամ համաձայնության ցանկացած դրույթ առոչինչ է:

#### Հոդված 35

#### Հայցային վաղեմության ժամկետը

1. Վնասի փոխհատուցում պահանջելու իրավունքը դադարում է, եթե հայց չի ներկայացվում նշանակման վայր ժամանելու օրվանից կամ այն օրվանից, երբ օդանավը պետք է ժամաներ նշանակման վայր, կամ փոխադրման դադարեցման օրվանից հետո՝ երկու տարվա ընթացքում:

2. Այդ ժամկետի հաշվարկման կարգը սահմանվում է այն դատարանի գտնվելու վայրի պետության իրավունքով, որը վարույթ է ընդունել այդ հայցը:

#### Հոդված 36

#### Հաջորդական փոխադրողները

1. 1-ին հոդվածի 3-րդ կետում նշված սահմանումով կարգավորվող մի քանի հաջորդական փոխադրողների կողմից կատարվող փոխադրումների դեպքում ուղևորներ, ուղեբեռ կամ բեռ ընդունող յուրաքանչյուր փոխադրողի նկատմամբ կիրառվում են սույն Կոնվենցիայով սահմանված կանոնները, և նա համարվում է փոխադրման պայմանագրի կողմերից մեկը այնքանով, որքանով այդ պայմանագիրն առնչվում է փոխադրման այն մասին, որն իր վերահսկողության տակ է իրականացվում:



2. Այդպիսի փոխադրման դեպքում ուղևորը կամ նրա անունից փոխհատուցման իրավունք ունեցող ցանկացած անձ հայց կարող է հարուցել միայն այն փոխադրումը կատարած փոխադրողի դեմ, որի ընթացքում տեղի է ունեցել պատահարը կամ ուշացումը՝ բացառությամբ այն դեպքի, երբ հստակ արտահայտված համաձայնությամբ առաջին փոխադրողը պատասխանատվություն է ստանձնել ամբողջ ճանապարհի համար:

3. Ինչ վերաբերում է ուղեբեռին կամ բեռին, ապա ուղևորը կամ առաքողը առաջին փոխադրողի դեմ հայց հարուցելու իրավունք ունի, իսկ ուղևորը կամ ստացողը, որին պետք է հանձնվի բեռը, վերջին փոխադրողի դեմ. բացի այդ՝ երկուսն էլ կարող են հայց հարուցել այն փոխադրողի դեմ, որի իրականացրած փոխադրման ժամանակ տեղի են ունեցել ոչնչացումը, կորուստը, վնասումը կամ ուշացումը: Այդ փոխադրողները ուղևորի կամ առաքողի կամ ստացողի առջև կրում են համապարտ և բաժնային պատասխանատվություն:

### Հոդված 37

#### Երրորդ անձանց դեմ հետպահանջի իրավունքը

Սույն Կոնվենցիայում ոչինչ չի կանխորոշում այն հարցը, թե, Կոնվենցիայի դրույթներին համապատասխան, վնասի համար պատասխանատու անձն ո՞ւնի արդյոք ցանկացած այլ անձի դեմ հետպահանջի իրավունք:

### ԳԼՈՒԽ IV

#### ԽԱՌԸ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԸ

### Հոդված 38

#### Խառը փոխադրումները

1. Մասնակիորեն օդային և մասնակիորեն որևէ այլ եղանակով իրականացվող խառը փոխադրումների դեպքում սույն Կոնվենցիայի դրույթները կիրառվում են, պահպանելով 18-րդ հոդվածի 4-րդ կետը, միայն օդային փոխադրման նկատմամբ՝ պայմանով, որ օդային փոխադրումները կարգավորվեն 1-ին հոդվածի պայմաններով:

2. Սույն Կոնվենցիայում կողմերին ոչինչ չի արգելում խառը փոխադրման դեպքում օդային փոխադրման փաստաթղթում ներառել այլ եղանակներով փոխադրումներին առնչվող պայմաններ՝ պայմանով, որ օդային փոխադրման դեպքում պահպանվեն սույն Կոնվենցիայի դրույթները:

### ԳԼՈՒԽ V

#### ՊԱՅՄԱՆԱԳՐԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՂՆԵՐ ԶՀԱՆԴԻՍԱՑՈՂ ԱՆՁԱՆՑ ԿՈՂՄԻՑ ԻՐԱԿԱՆԱՑՎՈՂ ՕԴԱՅԻՆ ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԸ

### Հոդված 39

Պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողը:  
Փաստացի փոխադրողը

Սույն գլխի դրույթները կիրառվում են այն դեպքում, երբ անձը (այսուհետ՝ պայմանագրային հիմունքներով փոխադրող) որպես պրինցիպալ, ուղևորի կամ առաքողի կամ ուղևորի, կամ առաքողի անունից գործող անձի հետ կնքում է սույն Կոնվենցիայով կարգավորվող փոխադրման պայմանագիր, կամ երբ մյուս անձը (այսուհետ՝ փաստացի փոխադրող) պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողից ստացված լիազորության հիման վրա իրականացնում է ամբողջ փոխադրումը կամ դրա մի մասը, սակայն, սույն Կոնվենցիայի իմաստով, այդպիսի մասի նկատմամբ չի հանդիսանում հաջորդական փոխադրող: Այդպիսի լիազորությունը արտաք է ենթադրվի, եթե այլ բան ապացուցված չէ:

Հոդված 40

Պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողի և փաստացի փոխադրողի  
համապատասխան պատասխանատվությունը

Եթե փաստացի փոխադրողն իրականացնում է ամբողջ փոխադրումը կամ դրա մի մասը, որը, 39-րդ հոդվածում նշված պայմանագրի համաձայն, կարգավորվում է սույն Կոնվենցիայով, ապա և՛ պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողի, և՛ փաստացի փոխադրողի նկատմամբ, եթե սույն գլխով այլ բան նախատեսված չէ, կիրառվում են սույն Կոնվենցիայի կանոնները. առաջինը՝ ամբողջ փոխադրման դեպքում, երկրորդը՝ միայն նրա կողմից իրականացվող փոխադրման դեպքում:

Հոդված 41

Համապարտ պատասխանատվությունը

1. Իրենց պարտականությունների շրջանակներում գործող փաստացի փոխադրողի և նրա ծառայողների ու գործակալների գործողությունները կամ անգործությունը, փաստացի փոխադրողի կողմից իրականացվող փոխադրման նկատմամբ, համարվում են նաև պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողի գործողություններ կամ անգործություն:

2. Իրենց պարտականությունների շրջանակներում գործող պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողի և նրա ծառայողների ու գործակալների գործողությունները կամ անգործությունը, փաստացի փոխադրողի կողմից իրականացվող փոխադրման նկատմամբ, համարվում են նաև փաստացի փոխադրողի գործողություններ կամ անգործություն: Այնուամենայնիվ, այդ գործողությունները կամ անգործությունը ոչ մի դեպքում փաստացի փոխադրողի վրա չեն դնում պատասխանատվություն, որը գերազանցում է 21-րդ, 22-րդ, 23-րդ և 24-րդ հոդվածներում նշված սահմանները: Ոչ մի հատուկ համաձայնություն, որի համաձայն պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողն ստանձնում է սույն Կոնվենցիայով չսահմանված պարտավորություններ, սույն Կոնվենցիայով վերապահված

իրավունքներից կամ պաշտպանության փաստարկներից ոչ մի հրաժարում կամ 22-րդ հոդվածում նախատեսված՝ տեղ հասցնելու հետաքրքրվածության վերաբերյալ որևէ հատուկ հայտարարություն չի ազդում փաստացի փոխադրողի վրա, եթե նրա հետ այդ հարցը չի համաձայնեցվել:

#### Հոդված 42

##### Բողոքների և ցուցումների հասցեատերերը

Սույն Կոնվենցիայի համաձայն փոխադրողին ներկայացվող ցանկացած բողոք կամ ցուցում ունի նույն ազդեցությունը՝ անկախ այն հանգամանքից՝ դա հասցեագրված է պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողին, թե փաստացի փոխադրողին: Այնուամենայնիվ, 12-րդ հոդվածում նշված ցուցումները գործում են, երբ դրանք հասցեագրված են պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողին:

#### Հոդված 43

##### Ծառայողները և գործակալները

Փաստացի փոխադրողի կողմից իրականացվող փոխադրման նկատմամբ այդ փոխադրողի կամ պայմանագրային հիմունքներով՝ փոխադրողի ցանկացած ծառայող կամ գործակալ, եթե նա ապացուցի, որ գործել է իր պարտականությունների շրջանակներում, իրավունք ունի վկայակոչելու այն փոխադրողին վերաբերող պայմանները և սահմանները, սույն Կոնվենցիայի համաձայն, որի ծառայողը կամ գործակալն է նա հանդիսանում, եթե չապացուցվի, որ նա գործել է այնպես, որ սույն Կոնվենցիային համապատասխան պատասխանատվության սահմանների վկայակոչումը չի կարող տեղ գտնել:

#### Հոդված 44

##### Հատուցման ընդհանուր գումարը

Փաստացի փոխադրողի կողմից իրականացվող փոխադրման նկատմամբ հատուցման ընդհանուր գումարը, որը կարող է ստացվել իրենց պարտականությունների շրջանակներում գործող այդ փոխադրողից, պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողից և նրա ծառայողներից ու գործակալներից, չի գերազանցում առավելագույն այն հատուցումը, որը սույն Կոնվենցիայի հիման վրա կարող է բռնագանձվել կա՛մ պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողից, կա՛մ փաստացի փոխադրողից. ընդ որում՝ նշված անձանցից ոչ մեկն այդ անձի նկատմամբ կիրառվող սահմանից ավելի պատասխանատվություն չի կրում:

#### Հոդված 45

##### Հայցադիմումների հասցեատերերը

Փաստացի փոխադրողի կողմից իրականացվող փոխադրմանն առնչվող պատասխանատվության վերաբերյալ ցանկացած հայց, հայցվորի ընտրությամբ, կարող է հարուցվել կա՛մ այդ փոխադրողի, կա՛մ պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողի դեմ: Եթե հայց է հարուցվել փոխադրողներից միայն մեկի դեմ, այդ փոխադրողն իրավունք ունի պահանջելու, որ վարույթում ներգրավվի նաև մյուս փոխադրողը. ընդ որում՝ այդպիսի ներգրավման ընթացակարգը և դրա հետևանքները կարգավորվում են այն դատարանի գտնվելու վայրի պետության օրենքով, որը հայցը վարույթ է ընդունել:

#### Հոդված 46

##### Լրացուցիչ իրավասությունը

45-րդ հոդվածով նախատեսված պատասխանատվության վերաբերյալ ցանկացած հայց, հայցվորի ընտրությամբ, ներկայացվում է Մասնակից պետություններից մեկի տարածքում կա՛մ այն դատարան, որտեղ, 33-րդ հոդվածի համաձայն, կարող է հայց ներկայացվել պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողի դեմ, կա՛մ փաստացի փոխադրողի գտնվելու վայրի, կա՛մ նրա ձեռնարկատիրական գործունեության իրականացման հիմնական վայրի դատարան:

#### Հոդված 47

##### Պայմանագրային դրույթների անվավերությունը

Սույն գլխի համաձայն՝ պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողին պատասխանատվությունից ազատելուն կամ էլ ավելի փոքր, քան այն, որը կիրառելի է՝ սույն գլխի համաձայն, պատասխանատվության սահմանի ամրագրմանը հանգեցնող ցանկացած պայմանագրային դրույթ առոչինչ է, սակայն այդպիսի ցանկացած դրույթի առոչնչությունը չի ենթադրում ամբողջ պայմանագրի առոչնչություն, որը շարունակվում է կարգավորվել սույն գլխի դրույթներով:

#### Հոդված 48

##### Պայմանագրային հիմունքներով փոխադրողի և փաստացի փոխադրողի փոխհարաբերությունները

Սույն գլխում ոչինչ, բացառությամբ 45-րդ հոդվածի դրույթների, չի շոշափում փոխադրողների միջև ծագող իրավունքներն ու պարտականությունները՝ ներառյալ հետպահանջի կամ պատասխանատվությունից ազատման որևէ իրավունք:

#### ԳԼՈՒԽ VI

#### ԱՅԼ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

## Հոդված 49

### Պարտադիր կիրառումը

Առոչինչ են համարվում վնասի պատճառմանը նախորդող պայմանագրի բոլոր դրույթները և բոլոր հատուկ համաձայնությունները, որոնցով կողմերը շեղում կկատարեին սույն Կոնվենցիայի կանոններից կա՛մ կիրառման ենթակա իրավունքի որոշման, կա՛մ իրավասության վերաբերյալ կանոնների փոփոխման եղանակով:

## Հոդված 50

### Ապահովագրությունը

Մասնակից պետությունները պահանջում են, որ իրենց փոխադրողները ապահովեն սույն Կոնվենցիային համապատասխան իրենց պատասխանատվության պատշաճ ապահովագրությունը: Մասնակից պետությունը, ուր փոխադրողը թռիչքներ է իրականացնում, փոխադրողից կարող է պահանջել սույն Կոնվենցիայով սահմանված պատասխանատվության պատշաճ ապահովագրության ապահովման ապացույցներ:

## Հոդված 51

### Բացառիկ հանգամանքներում իրականացվող փոխադրումները

Փոխադրման փաստաթղթերին վերաբերող՝ 3-5-րդ, 7-րդ և 8-րդ հոդվածների դրույթները չեն կիրառվում օդային տրանսպորտի շահագործման սովորական գործողությունների շրջանակներից դուրս՝ բացառիկ հանգամանքներում իրականացվող փոխադրումների նկատմամբ:

## Հոդված 52

### Օրերի որոշումը

Սույն Կոնվենցիայում օգտագործվող «օրեր» արտահայտությունը նշանակում է օրացուցային օրեր, այլ ոչ թե՛ աշխատանքային:

## ԳԼՈՒԽ VII

### ԵԶՐԱՓՈՎԿԻՉ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

## Հոդված 53

### Ստորագրելը, վավերացնելը և ուժի մեջ մտնելը

1. Սույն Կոնվենցիան բաց է ստորագրման համար Մոնրեալում 1999 թվականի

մայիսի 28-ից՝ 1999 թվականի մայիսի 10-ից մինչև 28-ը Մոնրեալում կայացած՝ օդային իրավունքի հարցերով միջազգային խորհրդաժողովին մասնակցող պետությունների համար: 1999 թվականի մայիսի 28-ից հետո Կոնվենցիան բոլոր պետությունների ստորագրման համար բաց կլինի Մոնրեալում՝ Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության կենտրոնակայանում, մինչև սույն հոդվածի 6-րդ կետի համաձայն ուժի մեջ մտնելը:

2. Սույն Կոնվենցիան բաց է նաև Տնտեսական ինտեգրման տարածաշրջանային կազմակերպությունների ստորագրման համար: Սույն Կոնվենցիայի նպատակով «Տնտեսական ինտեգրման տարածաշրջանային կազմակերպություն» նշանակում է՝ որոշակի տարածաշրջանի ինքնիշխան պետությունների կողմից հիմնադրված ցանկացած կազմակերպություն, որը սույն Կոնվենցիայով կարգավորվող որոշ հարցերի առնչությամբ ունի իրավասություն և պատշաճ կերպով լիազորվել է ստորագրելու և վավերացնելու, ընդունելու, հաստատելու սույն Կոնվենցիան կամ միանալու դրան: Սույն Կոնվենցիայում «Մասնակից պետություն» կամ «Մասնակից պետություններ» արտահայտություններին կատարված հղումները այլ կերպ, քան 1-ին հոդվածի 2-րդ կետում, 3-րդ հոդվածի 1.«բ» կետում, 5-րդ հոդվածի «բ» կետում, 23-րդ, 33-րդ, 46-րդ հոդվածներում և 57-րդ հոդվածի «բ» կետում, հավասար չափով տարածվում են Տնտեսական ինտեգրման տարածաշրջանային կազմակերպության վրա: 24-րդ հոդվածի նպատակով «Մասնակից պետությունների մեծ մասը» և «Մասնակից պետությունների մեկ երրորդը» արտահայտություններին կատարված հղումները չեն տարածվում Տնտեսական ինտեգրման տարածաշրջանային կազմակերպության վրա:

3. Սույն Կոնվենցիան ենթակա է վավերացման Կոնվենցիան ստորագրած պետությունների և Տնտեսական ինտեգրման տարածաշրջանային կազմակերպությունների կողմից:

4. Ցանկացած պետություն կամ Տնտեսական ինտեգրման տարածաշրջանային կազմակերպություն, որը չի ստորագրել սույն Կոնվենցիան, կարող է ցանկացած ժամանակ այն ընդունել, հաստատել կամ միանալ դրան:

5. Վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միանալու վերաբերյալ փաստաթղթերն ի պահ են հանձնվում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպությանը, որը սույնով նշանակվում է ավանդապահ:

6. Սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ է մտնում վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միանալու վերաբերյալ երեսուներորդ փաստաթուղթն ավանդապահին ի պահ հանձնելու օրվան հաջորդող վաթսուներորդ օրը՝ այն պետությունների միջև, որոնք այդպիսի փաստաթուղթ են ի պահ հանձնել: Տնտեսական ինտեգրման տարածաշրջանային կազմակերպության կողմից ի պահ հանձնված փաստաթուղթը, սույն կետի նպատակներով, հաշվի չի առնվում:

7. Այլ պետությունների և Տնտեսական ինտեգրման այլ տարածաշրջանային կազմակերպությունների համար սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ է մտնում վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միանալու վերաբերյալ փաստաթուղթն ի պահ հանձնելու օրվանից վաթսուն օր հետո:

8. Ավանդապահը Կոնվենցիան ստորագրած բոլոր պետություններին և բոլոր Մասնակից պետություններին անհապաղ ծանուցում է.

ա) սույն Կոնվենցիայի յուրաքանչյուր ստորագրման և այդպիսի ստորագրման ամսաթվի մասին,

- բ) վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միանալու վերաբերյալ յուրաքանչյուր փաստաթուղթ ի պահ հանձնելու և դրա ամսաթվի մասին,
- գ) սույն Կոնվենցիան ուժի մեջ մտնելու ամսաթվի մասին,
- դ) սույն Կոնվենցիայով սահմանված պատասխանատվության սահմանների ցանկացած փոփոխություն ուժի մեջ մտնելու ամսաթվի մասին,
- ե) 54-րդ հոդվածով նախատեսված ցանկացած չեղյալ հայտարարման մասին:

#### Հոդված 54

##### Չեղյալ հայտարարումը

1. Ցանկացած Մասնակից պետություն կարող է չեղյալ հայտարարել սույն Կոնվենցիան՝ ավանդապահին գրավոր ծանուցելու միջոցով:
2. Չեղյալ հայտարարումն ուժի մեջ է մտնում ավանդապահի կողմից ծանուցումն ստանալուց հարյուր ութսուն օր հետո:

#### Հոդված 55

##### Առնչությունը Վարչավայի կոնվենցիայի մյուս փաստաթղթերին

Սույն Կոնվենցիան գերակայում է ցանկացած կանոնի նկատմամբ, որը կիրառվում է միջազգային օդային փոխադրման նկատմամբ.

1. սույն Կոնվենցիայի Մասնակից պետությունների միջև՝ այդ պետությունների համատեղ մասնակցության ուժով.

ա) 1929 թվականի հոկտեմբերի 12-ին Վարչավայում ստորագրված «Միջազգային օդային փոխադրումներին առնչվող որոշ կանոնների միասնականացման մասին» կոնվենցիային (այսուհետ՝ Վարչավայի կոնվենցիա).

բ) 1929 թվականի հոկտեմբերի 12-ին Վարչավայում ստորագրված «Միջազգային օդային փոխադրումներին առնչվող որոշ կանոնների միասնականացման մասին Վարչավայի կոնվենցիայում փոփոխություն կատարելու վերաբերյալ» 1955 թվականի սեպտեմբերի 28-ին Հաագայում կատարված արձանագրությանը (այսուհետ՝ Հաագայի արձանագրություն).

գ) ի լրումն Վարչավայի կոնվենցիայի՝ «Պայմանագրային հիմունքներով փոխադրող չհանդիսացող անձի կողմից իրականացվող միջազգային օդային փոխադրումներին առնչվող որոշ կանոնների միասնականացման մասին» 1961 թվականի սեպտեմբերի 18-ին Գվադալախարայում ստորագրված կոնվենցիային (այսուհետ՝ Գվադալախարայի կոնվենցիա).

դ) 1955 թվականի սեպտեմբերի 28-ին Հաագայում կատարված և 1971 թվականի մարտի 8-ին Գվատեմալայում ստորագրված արձանագրությամբ (այսուհետ՝ Գվատեմալայի արձանագրություն) փոփոխված՝ 1929 թվականի հոկտեմբերի 12-ին Վարչավայում ստորագրված «Միջազգային օդային փոխադրումներին առնչվող որոշ կանոնների միասնականացման մասին» կոնվենցիայում փոփոխություն կատարելու վերաբերյալ արձանագրությանը.

ե) Հաագայի արձանագրությամբ փոփոխված՝ Վարչավայի կոնվենցիայում փոփոխություն կատարելու վերաբերյալ հմ. 1-3 լրացուցիչ արձանագրություններին և

Մոնրեալի հմ. 4 արձանագրությանը կամ 1975 թվականի սեպտեմբերի 25-ին Մոնրեալում ստորագրված՝ Հաագայի և Գվատեմալայի արձանագրություններով փոփոխված (այսուհետ՝ Մոնրեալի արձանագրություններ) Վարշավայի կոնվենցիային, կամ

2. սույն Կոնվենցիայի որևէ առանձին Մասնակից պետության տարածքում՝ վերը նշված «ա»-«ե» ենթակետերում հիշատակված մեկ կամ մի քանի փաստաթղթերին այդ պետության մասնակցության ուժով:

## Հոդված 56

### Մեկից ավելի իրավական համակարգ ունեցող պետությունները

1. Եթե պետությունն ունի երկու կամ ավելի տարածքային միավորներ, որոնցում սույն Կոնվենցիայով կարգավորվող հարցերի վերաբերյալ կիրառվում են տարբեր իրավական համակարգեր, նա կարող է ստորագրման, վավերացման, ընդունման, հաստատման կամ միանալու պահին հայտարարել, որ սույն Կոնվենցիան տարածվում է իր բոլոր տարածքային միավորների կամ դրանցից միայն մեկի կամ մի քանիսի վրա, և կարող է փոփոխել այդ հայտարարությունը՝ ցանկացած ժամանակ ներկայացնելով ուրիշ հայտարարություն:

2. Ցանկացած այդպիսի հայտարարության մասին ծանուցվում է ավանդապահը, և դրանում պետք է պարզ նշվեն այն տարածքային միավորները, որոնց նկատմամբ կիրառվում է Կոնվենցիան:

3. Այդպիսի հայտարարություն արած Մասնակից պետության նկատմամբ.

ա) 23-րդ հոդվածում «ազգային արժույթ» արտահայտությանը կատարված հղումները հասկացվում են որպես հղումներ այդ պետության համապատասխան տարածքային միավորի արժույթին, և

բ) 28-րդ հոդվածում «ներպետական իրավունք» արտահայտությանը կատարված հղումները հասկացվում են որպես հղումներ այդ պետության համապատասխան տարածքային միավորի իրավունքին:

## Հոդված 57

### Վերապահումները

Ոչ մի տեսակի վերապահում սույն Կոնվենցիայի նկատմամբ չի արվում՝ բացառությամբ, երբ ավանդապահին ծանուցելու միջոցով Մասնակից պետությունը ցանկացած ժամանակ կարող է հայտարարել այն մասին, որ սույն Կոնվենցիան չի կիրառվում.

ա) որպես ինքնիշխան պետության՝ իր գործառույթների և պարտականությունների կատարման հետ կապված ոչ առևտրային նպատակներով այդ Մասնակից պետության կողմից անմիջականորեն կատարվող միջազգային օդային փոխադրումների, և (կամ)

բ) իր ռազմական իշխանությունների համար՝ այդ Մասնակից պետությունում գրանցված կամ նրանց կողմից վարձակալված օդանավերով, որոնք ամբողջովին պահեստավորված են այդ իշխանությունների կողմից կամ նրանց անունից



իրականացվող՝ անձանց, բեռի և ուղեբեռի փոխադրման նկատմամբ:

Ի ՀԱՍՏԱՏՈՒՄՆ ՈՐԻ՝ ներքոստորագրյալ լիազորված ներկայացուցիչները, պատշաճ կերպով լիազորված լինելով, ստորագրեցին սույն Կոնվենցիան:

Կատարված է Մոնրեալում 1999 թվականի մայիս 28-ին՝ ռուսերեն, անգլերեն, իսպաներեն, չինարեն և ֆրանսերեն. ընդ որում՝ բոլոր տեքստերն էլ հավասարազոր են: Սույն Կոնվենցիան ի պահ է մնում Քաղաքացիական ավիացիայի միջազգային կազմակերպության արխիվներում, իսկ դրա հաստատված պատճեններն ավանդապահը փոխանցում է սույն Կոնվենցիայի բոլոր Մասնակից պետություններին, ինչպես նաև Վարչավայի կոնվենցիայի, Հաագայի արձանագրության, Գվադալախարայի կոնվենցիայի, Գվատեմալայի արձանագրության և Մոնրեալի արձանագրությունների բոլոր Մասնակից պետություններին:

Հայաստանի Հանրապետության համար Կոնվենցիան ուժի մեջ է մտել 2010թ. հունիսի 15-ին: