

22001A0718(01)

2001 7 18

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 194/39

**KONVENCIJA DĖL TAM TIKRŲ TARPTAUTINIO VEŽIMO ORU TAISYKLIŲ SUVIENODINIMO**

VALSTYBĖS, ŠIOS KONVENCIJOS ŠALYS,

PRIPAŽINDAMOS Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje, (toliau — Varšuvos konvencija) ir kitų susijusių dokumentų svarų indėlį derinant tarptautinę privatinę oro teisę;

PRIPAŽINDAMOS būtinybę modernizuoti ir konsoliduoti Varšuvos konvenciją ir su ja susijusius dokumentus;

PRIPAŽINDAMOS būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę;

DAR KARTĄ PATVIRTINDAMOS siekį darniai plėtoti tarptautinio oro transporto veiklą ir tolygų keleivių, bagažo ir krovinių srautą, remiantis Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, priimtos 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, principais ir tikslais;

ĮSITIKINUSIOS, kad bendri valstybių veiksmai, skirti tolesniam tam tikrų tarptautinį vežimą oru reglamentuojančių taisyklių derinimui ir sistemimui, pasitelkiant naują Konvenciją, yra tinkamiausias būdas reikiamai interesų pusiausvyrai pasiekti,

SUSITARĖ:

## I SKYRIUS

**Bendrosios nuostatos**

## 1 straipsnis

**Taikymo sritis**

1. Ši konvencija taikoma visiems tarptautiniams keleivių, bagažo arba krovinių vežimams, kuriuos už atlygį vykdo orlaivis. Ji vienodai taikoma neatlygintinam vežimui, kurį orlaiviu vykdo oro transporto įmonė.

2. Šioje konvencijoje sąvoka „tarptautinis vežimas“ — tai bet koks vežimas, kurio metu pagal šalių susitarimą, išvykimo ir atvykimo vieta nesvarbu, ar sustojama vežant ar perkraunama, yra abiejų valstybių, šios konvencijos šalių, teritorijose arba vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, jeigu sutarto sustojimo vieta yra kitoje valstybėje, net jeigu ši nėra valstybė, šios konvencijos šalis. Šioje konvencijoje vežimas tarp dviejų vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje esančių punktų be sutarto sustojimo vietos nėra laikomas tarptautiniu vežimu.

3. Šioje konvencijoje vežimas, kurį atlieka keletas vežėjų paeiliui, yra laikomas vienu vežimu, jeigu šalys pripažįsta jį kaip vieningą veiklą, dėl kurios buvo susitarta sudarius vieną ar keletą sutarčių, ir jeigu jis nepraranda savo tarptautinio pobūdžio vien dėl to, kad vieną ar keletą sutarčių numatoma vykdyti tikta vienos valstybės teritorijoje.

4. Ši konvencija taip pat taikoma V skyriuje nustatytam vežimui, atsižvelgiant į jame išdėstytas nuostatas.

## 2 straipsnis

**Valstybės vykdomas vežimas ir pašto siuntų vežimas**

1. Ši konvencija taikoma vežimui, kurį vykdo valstybė arba teikia teisėtai įsteigtos valdžios įstaigos 1 straipsnyje numatytomis sąlygomis.

2. Veždamas pašto siuntas, vežėjas atsakingas tik atitinkamai pašto administracijai, remiantis taisyklėmis, reglamentuojančiomis vežėjų ir pašto administracijų santykius.

3. Išskyrus šio straipsnio 2 dalyje numatytus atvejus, šios konvencijos nuostatos netaikomos pašto siuntų vežimui.

## II SKYRIUS

**Šalių, susijusių su keleivių, bagažo ir krovinių vežimu, dokumentai ir įsipareigojimai**

## 3 straipsnis

**Keleiviai ir bagažas**

1. Keleiviams vežti išduodamas individualus arba bendras vežimo dokumentas, jame:

a) nurodomos išvykimo ir paskirties vietos;

b) jeigu išvykimo ir paskirties vietos yra vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, o viena ar daugiau sutarto sustojimo vietų yra kitos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, nurodoma bent viena tokio sustojimo vieta.

2. Bet kuris kitas 1 dalyje nurodytos informacijos išsaugojimo būdas gali pakeisti toje dalyje nurodytą išduodamą dokumentą. Jeigu naudojamas bet kuris kitas toks būdas, vežėjas siūlo raštu pateikti keleiviui taip išsaugotą informaciją.

3. Vežėjas keleiviui išduoda kiekvieno įregistruoto bagažo vieneto identifikacinę etiketę.

4. Keleiviui raštu pranešama, kad jeigu taikoma ši konvencija, ji reguliuoja ir gali riboti vežėjų atsakomybę, susijusią su mirtimi arba kūno sužalojimu, bagažo sunaikinimu arba praradimu bei vėlavimu.

5. Pirmiau pateiktų dalių nuostatų nesilaikymas nedaro poveikio vežimo sutarčiai ar jos galiojimui, kuriai vis dėlto taikomos šios konvencijos nuostatos, susijusios su atsakomybės apribojimu.

#### 4 straipsnis

##### Krovinis

1. Krovinį vežant išduodamas oro transporto važtaraštis.

2. Oro transporto važtaraštis gali būti pakeistas bet kokia kita priemone, kurioje įrašyta apie numatomą vykdyti vežimą. Jeigu naudojamos šios kitos priemonės, vežėjas, siuntėjo pareikalavimu, pateikia gavėjui krovinio kvitą, leidžiantį identifikuoti siuntą bei pasinaudoti informacija, saugoma šių kitų priemonių įrašė.

#### 5 straipsnis

##### Oro transporto važtaraščio arba krovinio kvito turinys

Oro transporto važtaraštyje arba krovinio kvite:

- nurodomos išvykimo ir paskirties vietos;
- jeigu išvykimo ir paskirties vietos yra vienos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, o viena ar daugiau sutarto sustojimo vietų yra kitos valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, nurodoma bent viena tokio sustojimo vieta ir
- siuntos svoris.

#### 6 straipsnis

##### Su krovinio rūšimi susijęs dokumentas

Prireikus iš siuntėjo gali būti pareikalauta, tam, kad būtų įvykdyti atitinkami muitinės, policijos ar panašių valdžios institucijų reikalavimai, pateikti dokumentą, nurodantį krovinio rūšį. Ši nuostata dėl to nesukuria vežėjui jokių pareigų, išpareigojimų ar atsakomybės.

#### 7 straipsnis

##### Oro transporto važtaraščio apibūdinimas

1. Oro transporto važtaraštį surašo siuntėjas trimis autentiškais egzemplioriais.

2. Pirmajame egzemplioriuje daroma žyma „vežėjui“; jį pasirašo siuntėjas. Antrajame egzemplioriuje daroma žyma „gavėjui“; jį pasirašo siuntėjas ir vežėjas. Trečią egzempliorių pasirašo vežėjas ir, priėmus krovinį, perduoda jį siuntėjui.

3. Vežėjo ir siuntėjo parašai gali būti atspausdinti arba juos gali pakeisti spaudai.

4. Jeigu siuntėjo prašymu važtaraštį surašo vežėjas, jis laikomas surašytu siuntėjo vardu tol, kol neįrodyta priešingai.

#### 8 straipsnis

##### Dokumentai, skirti keletui krovinio vietų

Jeigu yra daugiau kaip viena krovinio vieta:

- krovinio vežėjas turi teisę reikalauti, kad siuntėjas surašytų atskirtus oro transporto važtaraščius;
- siuntėjas turi teisę reikalauti, kad vežėjas pateiktų atskirus krovinio kvitus, jeigu naudojamos kitos 4 straipsnio 2 dalyje nurodytos priemonės.

#### 9 straipsnis

##### Dokumentų reikalavimų nesilaikymas

4—8 straipsnių nuostatų nesilaikymas nedaro poveikio vežimo sutarčiai ar jos galiojimui, kuriai vis dėl to taikomos šios Konvencijos nuostatos, susijusios su atsakomybės apribojimu.

#### 10 straipsnis

##### Atsakomybė už dokumentuose pateiktus duomenis

1. Siuntėjas atsako už savo arba savo vardu į oro transporto važtaraštį įrašytą ar savo arba jo vardu pateiktą vežėjui įrašyti į krovinio kvitą arba į kitų priemonių dokumentus, nurodytus 4 straipsnio 2 dalyje, duomenų ir informacijos, susijusių su kroviniumi, teisingumą. Tai, kas pirmiau išdėstyta taip pat taikoma asmeniui, kai siuntėjo vardu veikiantis asmuo yra taip pat ir vežėjo atstovas.

2. Siuntėjas atlygina bet kokią žalą, padarytą vežėjui ar kitam asmeniui, kuriam vežėjas yra atsakingas, dėl siuntėjo ar jo vardu pateiktų duomenų ir informacijos neteisingumo, netikslumo ar nepilnumo.

3. Atsižvelgdamas į šio straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatas, vežėjas atlygina bet kokią žalą, kuri dėl jo ar jo vardu į krovinio kvitą ar į kitų priemonių dokumentus, nurodytus 4 straipsnio 2 dalyje, įrašytų duomenų ir informacijos neteisingumo, netikslumo ar nepilnumo yra padaroma vežėjui ar kitam asmeniui, kuriam šis atsakingas.

#### 11 straipsnis

### Įrodomoji dokumentų vertė

1. Oro transporto važtaraštis arba krovinio kvitas yra *prima facie* sutarties sudarymo, krovinio priėmimo ir juose minimų vežimo sąlygų įrodymas.

2. Visi oro transporto važtaraštyje arba krovinio kvite įrašyti duomenys apie krovinio svorį, dydį ir pakuotę, taip pat apie bagažo vietų skaičių laikomi *prima facie* duomenų įrodymu; duomenys apie krovinio kiekį, apimtį ir būklę nėra laikomi įrodymu prieš vežėją, išskyrus tuos atvejus, kai vežėjas visa tai patikrino dalyvaujant siuntėjui bei nurodė oro transporto važtaraštyje arba krovinio kvite ir jei tai susiję su duomenimis apie akivaizdžią krovinio būklę.

#### 12 straipsnis

### Disponavimo kroviniu teisė

1. Siuntėjas, su sąlyga, jei jis laikosi visų įsipareigojimų pagal vežimo sutartį, turi teisę disponuoti kroviniu atsiimdamas jį išvykimo ar paskirties oro uoste arba sulaikydamas jį bet kuriame nusileidimo punkte, arba duodamas nurodymus jį išduoti paskirties vietoje ar pakeliui kitam asmeniui, nei oro transporto važtaraštyje nurodytas gavėjas, arba reikalaudamas sugrąžinti krovinį į išvykimo oro uostą. Siuntėjas privalo naudotis šia disponavimo teise nedarydamas žalos vežėjui ar kitiems siuntėjams ir privalo padengti visas išlaidas, susijusias su naudojimu šia teise.

2. Tais atvejais, kai neįmanoma įvykdyti siuntėjo nurodymų, vežėjas privalo apie tai nedelsiant pranešti siuntėjui.

3. Jei vežėjas įvykdo siuntėjo nurodymus dėl disponavimo kroviniu, nereikalaudamas pateikti pastarajam išduoto oro transporto važtaraščio egzemplioriaus ar krovinio kvito, tuo pačiu jis, nepažeisdamas savo regreso teisės siuntėjo atžvilgiu, prisiima atsakomybę už žalą, kuri tuo gali būti padaryta bet kuriam teisėtam oro transporto važtaraščio egzemplioriaus ar krovinio kvito turėtojui.

4. Siuntėjo teisės baigiasi, kai pagal 13 straipsnį atsiranda gavėjo teisė. Tačiau jei gavėjas atsisako priimti krovinį ar su juo negalima susisiekti, siuntėjas vėl atgauna savąją disponavimo teisę.

#### 13 straipsnis

### Krovinio pristatymas

1. Išskyrus atvejus, kai siuntėjas pasinaudojo savo 12 straipsnyje nurodyta teise, gavėjas nuo krovinio atvykimo į paskirties vietą momento turi teisę reikalauti, kad vežėjas pristatytų jam krovinį, apmokėjęs reikiamus mokesčius ir įvykdžius vežimo sąlygas.

2. Jei nėra susitarta kitaip, vežėjo pareiga yra pranešti gavėjui, kai tik krovinyms atvežtas.

3. Jei vežėjas pripažįsta, kad krovinyms prarastas arba jei krovinyms neatvežamas per septynias dienas nuo tos dienos, kai jis turėjo būti atvežtas, gavėjas turi teisę pasinaudoti vežimo sutartyje numatytais teisėmis vežėjo atžvilgiu.

#### 14 straipsnis

### Siuntėjo ir gavėjo teisių įgyvendinimas

Siuntėjas ir gavėjas, abu savo vardu, gali atitinkamai naudotis visomis 12 ir 13 straipsniuose jiems suteiktomis teisėmis, nesvarbu, ar jie veikia savo ar kito interesais, jei tik įvykdomi vežimo sutartyje numatyti įsipareigojimai.

#### 15 straipsnis

### Siuntėjo ir gavėjo santykiai arba trečiųjų šalių tarpusavio santykiai

1. 12, 13 ir 14 straipsniai nedaro įtakos nei siuntėjo ir gavėjo tarpusavio santykiams, nei trečiųjų šalių, kurių teisės atsiranda iš siuntėjo arba gavėjo, santykiams.

2. 12, 13 ir 14 straipsnių nuostatos gali būti pakeistos tik tam tikromis nuostatomis, kurios turi būti įrašytos į oro transporto važtaraštį arba krovinio kvitą.

#### 16 straipsnis

### Muitinės, policijos arba kitų valdžios institucijų formalumai

1. Siuntėjas privalo pateikti tokią informaciją ir dokumentus, kurie iki krovinio perdavimo gavėjui yra būtini muitinės, policijos arba kitų valdžios institucijų formalumams atlikti. Siuntėjas yra atsakingas vežėjui už visus nuostolius, kurie atsirado dėl to, kad informacijos ar dokumentų nebuvo, jie buvo nepakankami arba neteisingi, išskyrus tuos atvejus, kai dėl to kaltas pats vežėjas, jo darbuotojai arba atstovai.

2. Vežėjas neprivalo tikrinti tokios informacijos ir dokumentų tikslumo ar pakankamumo.

### III SKYRIUS

#### Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis

##### 17 straipsnis

#### Keleivio gyvybės atėmimas ir kūno sužalojimas. Bagažui padaryta žala

1. Vežėjas atsako už keleivio gyvybės atėmimą ar sveikatos sužalojimą, jei nelaimingas atsitikimas, kuris buvo gyvybės atėmimo ar sužalojimo priežastimis, įvyko orlaivyje arba įlaipinimo ar išlaipinimo veiksmyje metu.

2. Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus įregistruotą bagažą, jeigu atsitikimas, kuris buvo sunaikinimo, praradimo arba sugadinimo priežastis, įvyko orlaivyje arba bet kuriuo kitu laikotarpiu, per kurį vežėjas buvo atsakingas už įregistruotą bagažą. Tačiau vežėjas neatsako, jeigu ir tik dėl tokio bagažo, kuriam padaryta žala dėl anksčiau turėtų defektų, trūkumų ar kokybės. Neregistruoto bagažo atveju, įskaitant asmens daiktus, vežėjas atsako tik tuo atveju, jeigu žala atsirado dėl jo ar jo darbuotojų arba atstovų kaltės.

3. Jei vežėjas pripažįsta, kad įregistruotas bagažas prarastas arba jei įregistruotas bagažas neatvežamas per dvidešimt vieną dieną nuo tos dienos, kai jis turėjo būti atvežtas, keleivis turi teisę pasinaudoti vežimo sutartyje numatytais teisėmis vežėjo atžvilgiu.

4. Jeigu nenumatyta kitaip, šioje Konvencijoje sąvoka „bagažas“ apima tiek įregistruotą, tiek ir neregistruotą bagažą.

##### 18 straipsnis

#### Kroviniui padaryta žala

1. Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią sunaikinus, praradus arba sugadinus krovinį, tik tuo atveju, jeigu atsitikimas, kuris buvo sugadinimo priežastis, įvyko vežimo oru metu.

2. Tačiau vežėjas neatsako, jeigu, ir tiek, kiek jis įrodo, kad krovinio sunaikinimas, praradimas arba sugadinimas įvyko dėl vienos ar keleto šių priežasčių:

- a) to krovinio anksčiau turėtų defektų ar kokybės trūkumų;
- b) pakavimo su trūkumais, kurį atliko kitas, nei vežėjas, jo darbuotojai ar atstovai asmuo;
- c) karo ar ginkluoto konflikto veiksmyje;
- d) valdžios institucijų veiksmyje, susijusių su krovinio atvykimu, išvykimu arba tranzitu.

3. Vežimas oru kaip apibrėžta šio straipsnio 1 dalyje apima laikotarpį, per kurį už krovinį atsako vežėjas.

4. Vežimo oru laikotarpis neapima jokio už oro uosto ribų atliekamo vežimo sausuma, jūra arba vidaus vandenų keliais. Tačiau, jeigu toks vežimas atliekamas vykdant vežimo oru sutartį, norint pakrauti, pristatyti arba perkrauti, bet kokia žala, kol nebus įrodyta priešingai, yra laikoma atsiradusia dėl įvykio, atsitikusio vežimo oru metu. Jeigu vežėjas be siuntėjo sutikimo pakeičia vežimą dėl kurio šalys susitarė, jog jis bus vykdomas oru, kita transporto rūšimi visame ar dalyje vežimo, toks vežimas kita transporto rūšimi priskiriamas vežimo oru laikotarpiui.

##### 19 straipsnis

#### Vėlavimas

Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.

##### 20 straipsnis

#### Atleidimas nuo atsakomybės

Jeigu vežėjas įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė asmens, reikalaujančio kompensacijos, arba asmens, iš kurio jis ar ji įgijo jo ar jos teises, neatsargumas, kiti neteisėtas veikimas arba neveikimas, vežėjas visiškai ar dalinai atleidžiamas nuo atsakomybės ieškovui tiek, kiek toks neatsargumas ar neteisėtas veikimas arba neveikimas buvo žalos priežastis ar prisidėjo prie jos atsiradimo. Jeigu dėl keleivio gyvybės atėmimo ar sužalojimo kompensacijos reikalauja kitas asmuo, o ne pats keleivis, vežėjas taip pat visiškai ar iš dalies atleidžiamas nuo atsakomybės tiek, kiek jis įrodo, kad žalos priežastis buvo arba ją lėmė to keleivio neatsargumas ar kitas neteisėtas veikimas arba neveikimas. Šis straipsnis taikomas visoms šios Konvencijos nuostatoms dėl atsakomybės, įskaitant 21 straipsnio 1 dalį.

##### 21 straipsnis

#### Kompensacija keleivių gyvybės atėmimo ar sužalojimo atveju

1. Vežėjas negali išvengti atsakomybės arba ją riboti už žalą, kuri atsirado pagal 17 straipsnio 1 dalį ir neviršija 100 000 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui.

2. Vežėjas neatsako už tokią žalą, kuri atsirado pagal 17 straipsnio 1 dalį ir kuri kiekvienam keleiviui viršija 100 000 specialiųjų skolinimosi teisių, jeigu vežėjas įrodo, kad:

- a) ši žala neatsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar atstovų neat-sargumo arba kito neteisėto veikimo arba neveikimo arba
- b) ši žala atsirado vien tik dėl trečiosios šalies neatsargumo arba kito neteisėtą veikimo arba neveikimo.

#### 22 straipsnis

### Atsakomybės ribos dėl vėlavimo, bagažo ir krovinio

1. Žalos, atsiradusios dėl vėlavimo, kaip numatyta 19 straipsnyje vežant keleivius, vežėjo atsakomybė kiekvienam keleiviui neviršija 4 150 specialiųjų skolinimosi teisių.

2. Vežant bagažą, vežėjo atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo neviršija 1 000 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui, nebent keleivis, registruodamas bagažą, pateikė specialią suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju to reikalaujama. Šiuo atveju vežėjas privalo sumokėti sumą, neviršijančią deklaruotos sumos, nebent jis įrodytų, jog ši suma yra didesnė negu keleivio dabartinis suinteresuotumas bagažo pristatymu į paskirties vietą.

3. Vežant krovinį, vežėjo atsakomybė dėl sunaikinimo, praradimo arba vėlavimo neviršija 17 specialiųjų skolinimosi teisių vienam kilogramui, nebent siuntėjas, perduodamas siuntą vežėjui, pateikė specialią suinteresuotumo savo krovinio pristatymu į paskirties vietą deklaraciją ir sumokėjo papildomą pinigų sumą, jeigu tuo atveju reikalaujama. Šiuo atveju vežėjas privalo sumokėti sumą, neviršijančią deklaruotos sumos, nebent jis įrodytų, jog ši suma yra didesnė negu siuntėjo dabartinis suinteresuotumas bagažo pristatymu į paskirties vietą.

4. Dalies krovinio ar bet kokio jame esančio daikto sunaikinimo, praradimo, sužalojimo ar vėlavimo atveju nustatant sumą, iki kurios yra ribojama vežėjo atsakomybė, atsižvelgiama tik į bendrą atitinkamos krovinio vietos ar vietų svorį. Jeigu dalies krovinio ar bet kokio jame esančio daikto sunaikinimas, praradimas, sužalojimas ar vėlavimas turi neigiamos įtakos kitų tame pačiame oro transporto važtaraštyje, tame pačiame kvite arba, jeigu jie nebuvo išduoti, tame pačiame įrašė, saugomame 4 straipsnio 2 dalyje minimose priemonėse, esančių krovinio vietų vertei, nustatant atsakomybės ribą, taip pat bus atsižvelgiama į bendrą šios vietos ar vietų svorį.

5. Pirmiau pateiktos šio straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatos netaikomos, jeigu įrodoma, kad žala buvo padaryta dėl vežėjo ar jo darbuotojų arba atstovų veikimo ar neveikimo, ketinant padaryti žalą arba dėl neatsargumo bei žinant, kad ši žala greičiausiai bus padaryta; jeigu tik šio darbuotojo ar atstovo veiksmo veikimo ar neveikimo atveju įrodoma, kad tas darbuotojas ar atstovas vykdė savo tarnybines pareigas.

6. Ribos, numatytos 21 bei šiame straipsniuose netrukdo teismui papildomai priteisti, vadovaujantis įstatymais, visas ar dalį ieškovo patirtų bylinėjimosi išlaidų ar kitas išlaidas, susijusias su bylos nagrinėjimu, įskaitant palūkanas. Pirmiau minėta nuostata netaikoma, jeigu priteistos žalos dydis, išskyrus bylinėjimosi išlaidas bei kitas išlaidas, susijusias su bylos nagrinėjimu, neviršija per šešių mėnesių laikotarpį nuo tos dienos, kai buvo padaryta žala arba iki pradėdant nagrinėti bylą, jeigu ši data vėlesnė, vežėjo raštu pasiūlytos ieškovui sumos.

#### 23 straipsnis

### Piniginių vienetų perskaičiavimas

1. Laikoma, kad šioje konvencijoje nurodytos sumos, išreikštos specialiosiomis skolinimosi teisėmis, atitinka Tarptautinio valiutos fondo apibrėžtas specialiąsias skolinimosi teises. Teismo proceso atveju sumų perskaičiavimas į nacionalines valiutas vykdomas remiantis šių valiutų verte specialiosios skolinimosi teisės atžvilgiu teismo sprendimo priėmimo dieną. Specialiąja skolinimosi teise išreikšta valstybės, priklausančios Tarptautiniam valiutos fondui, nacionalinės valiutos vertė yra skaičiuojama pagal Tarptautinio valiutos fondo taikomą įvertinimo metodą, galiojantį teismo sprendimo priėmimo dieną, jo operacijoms bei sandoriams. Specialiąja skolinimosi teise išreikšta valstybės, nepriklausančios Tarptautiniam valiutos fondui, nacionalinės valiutos vertė skaičiuojama tos valstybės nustatytu būdu.

2. Tačiau tos valstybės, kurios nepriklauso Tarptautiniam valiutos fondui ir kurių teisė neleidžia taikyti šio straipsnio 1 dalies nuostatų, gali ratifikuodamos, prisijungdamos ar bet kada po to paskelbti, jog 21 straipsnyje numatyta vežėjo atsakomybės riba nustatoma 1 500 000 piniginių vienetų kiekvienam keleiviui jų teritorijoje vykstantiems teismo procesams; 62 500 piniginių vienetų kiekvienam keleiviui pagal 22 straipsnio 1 dalį; 15 000 piniginių vienetų pagal 22 straipsnio 2 dalį ir 250 piniginių vienetų kilogramui pagal 22 straipsnio 3 dalį. Šis piniginių vienetų atitinka 65,5 miligramus devyni šimtai tūkstantųjų prabos aukso. Šios sumos gali būti perskaičiuojamos į atitinkamą nacionalinę valiutą suapvalintais skaičiais. Šios sumos perskaičiuojamos nacionaline valiuta pagal tos šalies įstatymus.

3. Šio straipsnio 1 dalies paskutiniame sakinyje nurodytas skaičiavimas ir šio straipsnio 2 dalyje nurodytas perskaičiavimo

būdas taikomi taip, kad valstybės, šios konvencijos šalies, nacionaline valiuta būtų kuo tiksliau išreikštos 21 ir 22 straipsniuose nurodytos sumos, kurios būtų gautos taikant šio straipsnio 1 dalies tris pirmuosius sakinius. Valstybės, šios konvencijos šalys, deponuodamos ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo prie šios konvencijos dokumentus, praneša depozitarui apie skaičiavimo būdą, remiantis šio straipsnio 1 dalimi arba atitinkamai perskaičiuojant gautą sumą pagal šio straipsnio 2 dalį, ir apie bet kurį pasikeitimą.

#### 24 straipsnis

### Ribų peržiūrėjimas

1. Nepažeisdamas šios konvencijos 25 straipsnio nuostatų ir pagal tolesnę 2 dalį, 21, 22 ir 23 straipsniuose numatytas atsakomybės ribas depozitaras pakartotinai svarsto kas penkeri metai, pirmasis toks pakartotinis svarstymas vyksta baigiantis penktiesiems metams nuo šios Konvencijos įsigaliojimo dienos arba, jeigu Konvencija neįsigalioja per pirmuosius penkerius metus nuo jos pirmosios pateikimo pasirašyti dienos, per pirmuosius jos įsigaliojimo metus, atsižvelgiant į infliacijos koeficientą, kuris atitinka infliacijos tempų mastą per laikotarpį nuo pirmesnio svarstymo, arba pirmojo svarstymo metu — nuo šios konvencijos įsigaliojimo datos. Infliacijos tempų mastas, naudojamas nustatant infliacijos koeficientą, apskaičiuojamas remiantis vartotojų kainų indeksų didėjimo ar mažėjimo metinių rodiklių svertiniu vidurkiu valstybėse, kurių valiutos sudaro 23 straipsnio 1 dalyje nurodytą specialiąją skolinimosi teisę.

2. Jeigu ankstesnėje dalyje nurodyto pakartotinio svarstymo metu nusprendžiama, kad infliacijos rodiklis viršija 10 %, depozitaras praneša valstybėms, šios konvencijos šalims, apie atsakomybės ribų pakartotinį svarstymą. Bet kuris toks pakeitimas įsigalioja praėjus šešiesiems mėnesiams nuo tada, kai apie jį pranešama valstybėms, šios konvencijos šalims. Jeigu trijų mėnesių laikotarpiu po to, kai buvo pranešta valstybėms, šios konvencijos šalims, dauguma valstybių, šios konvencijos šalių, pareiškia, kad jos nepritaria, šis pakeitimas neįsigalioja, ir depozitaras pateikia šį klausimą svarstyti valstybių, šios konvencijos šalių, susitikimui. Depozitaras nedelsdamas praneša visoms valstybėms, šios konvencijos šalims, apie kiekvieno pakeitimo įsigaliojimą.

3. Nepaisant šio straipsnio 1 dalies, šio straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka taikoma bet kada, jei tik dėl to pareiškia norą vienas trečdalis valstybių, šios konvencijos šalių, ir jeigu 1 dalyje minimas infliacijos koeficientas viršija 30 % per laikotarpį nuo ankstesniojo svarstymo arba nuo šios Konvencijos įsigaliojimo dienos tuo atveju, jeigu ankstesnio svarstymo nebuvo. Vėlesni svarstymai pagal šio straipsnio 1 dalyje nurodytą tvarką vyks kas penkeri metai, pradedant penktųjų metų pabaigoje nuo svarstymo pagal šią straipsnio dalį dienos.

#### 25 straipsnis

### Riboms taikomos išlygos

Vežėjas gali reikalauti, kad vežimo sutartyje būtų numatytos didesnės, negu šioje konvencijoje numatytos atsakomybės ribos arba nenumatytos visai jokios atsakomybės ribos.

#### 26 straipsnis

### Sutarties nuostatų negaliojimas

Bet kuri nuostata, kuria siekiama sumažinti vežėjo atsakomybę arba nustatyti mažesnes, negu numatyta šioje konvencijoje, ribas, negalioja, tačiau bet kurios tokios nuostatos negaliojimas nėra priešžastis tam, kad negaliojūt visa sutartis, kuriai lieka galioti šios konvencijos nuostatos.

#### 27 straipsnis

### Sutarties sudarymo laisvė

Niekas šioje konvencijoje negali sukliudyti vežėjui atsisakyti sudaryti bet kokią vežimo sutartį, atsisakyti bet kokių pagal šią konvenciją galimų apsaugos priemonių arba nustatyti sąlygas, neprieštaraujančias šios konvencijos nuostatom.

#### 28 straipsnis

### Išankstiniai mokėjimai

Tuo atveju, jeigu orlaivio avarijos metu žuvo arba buvo sužaloti keleiviai, vežėjas, jeigu to reikalauja nacionalinė teisė, nedelsdamas iš anksto išmoka kompensaciją fiziniam asmeniui ar turintiems teisę reikalauti kompensacijos asmenims tam, kad būtų patenkinti šių asmenų neatidėliotini ekonominiai poreikiai. Tokie išankstiniai mokėjimai nėra laikomi atsakomybės pripažinimu ir gali būti įskaityti į bet kurias vežėjo vėliau kaip žalos atlyginimas mokamas sumas.

#### 29 straipsnis

### Reikalavimų pagrindas

Vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu koks jo pagrindas, ar tai būtų ši konvencija, sutartis, deliktas arba kas kita, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas, iš anksto nesprenžiant klausimo, kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės. Bet kuriuo tokiu atveju baudiniai, pavyzdiniai arba bet kokie kiti neatlygintiniai nuostoliai negali būti išieškomi.

#### 30 straipsnis

### Darbuotojai, atstovai. Reikalavimų sujungimas

1. Jeigu vežėjo darbuotojui ar atstovui pareikštas ieškinys dėl susijusios su šia konvencija žalos atlyginimo, toks darbuotojas arba atstovas, jeigu jis įrodo, kad vykdė savo tarnybines pareigas, turi teisę pasinaudoti tokiomis atsakomybės sąlygomis ir ribomis, kokiomis pagal šią konvenciją gali naudotis vežėjas.

2. Šiuo atveju vežėjo, jo darbuotojų ir atstovų atlygintinų sumų visuma neviršija nustatytų ribų.

3. Išskyrus krovinius, šio straipsnio 1 ir 2 dalių nuostatos netaikomos, jeigu įrodoma, kad žala buvo padaryta dėl darbuotojų arba atstovų veikimo ar neveikimo, siekiant padaryti žalos arba dėl neatsargumo bei žinant, kad ši žala greičiausiai bus padaryta.

### 31 straipsnis

#### Skundų pateikimas laiku

1. Įregistruoto bagažo ar krovinio pristatymas asmeniui be jokių nusiskundimų, laikomas *prima facie* įrodymu, kad šie buvo atvežti geros būklės ir pagal vežimo dokumentą arba pagal kitą įrašą, išsaugotą kitomis priemonėmis, nurodytomis 3 straipsnio 2 dalyje ir 4 straipsnio 2 dalyje.

2. Žalos atveju — asmuo turintis teisę, kad jam būtų pristatytas kroviny, pastebėjęs padarytą žalą, tuoj pat arba vėliausiai per 7 dienas nuo įregistruoto bagažo gavimo dienos bei per 14 dienų nuo krovinio gavimo dienos privalo pateikti skundą vežėjui. Jei vėluojama, skundas privalo būti pareikštas ne vėliau kaip per 21 dieną nuo tos dienos, kai jam buvo perduotas bagažas ar kroviny.

3. Visi skundai privalo būti pateikti raštu ir perduoti arba išsiųsti per nurodytą laikotarpį.

4. Jeigu per pirmiau nurodytus laikotarpius skundas nepateikiamas, jokie ieškiniai prieš vežėją nepriimami, išskyrus jeigu pastarasis sukčiauja.

### 32 straipsnis

#### Atsakingo asmens mirtis

Atsakingo asmens mirties atveju ieškinys dėl žalos atlyginimo pagal šios konvencijos nuostatas pareiškiamas teisėtai jo nuosavybę atstovaujantiems asmenims.

### 33 straipsnis

#### Teisingumas

1. Ieškinys dėl žalos atlyginimo ieškovo nuožiūra privalo būti pareiškiamas vienos iš valstybių, šios konvencijos šalių, teritorijoje arba vežėjo gyvenamosios vietos ar jo pagrindinės ūkinės-komercinės verslo vietos arba ūkinės-komercinės verslo vietos, kurioje buvo sudaryta sutartis, arba paskirties vietos teismui.

2. Žalos atlyginimo dėl keleivio gyvybės atėmimo ar sužalojimo atveju ieškinys gali būti pareiškiamas vienam iš šio straipsnio 1 dalyje nurodytų teismų arba valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje, kuri avarijos metu buvo pagrindinė ir nuolatinė keleivio gyvenamoji vieta bei į kurią arba iš kurios vežėjas teikia keleivių vežimo oru paslaugas tiek savo orlaiviu, tiek kito vežėjo orlaiviu pagal komercinę sutartį bei kurioje pats vežėjas arba kitas, su juo komercinę sutartį sudaręs vežėjas vykdo keleivių vežimo oru veiklą nuomojamose ar nuosavose patalpose.

3. Šio straipsnio 2 dalyje:

a) „komercinė sutartis“ — tai sutartis, išskyrus atstovavimo sutartį, sudaryta tarp vežėjų bei susijusi su jų bendromis keleivių vežimo oru paslaugomis;

b) „pagrindinė ir nuolatinė gyvenamoji vieta“ — tai nustatyta ir nuolatinė keleivio gyvenamoji vieta nelaimingo atsikimimo metu. Šiuo požiūriu keleivio pilietybė nėra lemiamas veiksnys.

4. Teismo proceso tvarka nustatoma pagal teismo, kuriam buvo pateiktas ieškinys, vietos teisę.

### 34 straipsnis

#### Arbitražas

1. Atsižvelgdamos į šio straipsnio nuostatas, krovinio vežimo sutarties šalys gali nustatyti, kad bet koks ginčas dėl vežėjo atsakomybės pagal šią Konvenciją sprendžiamas arbitraže. Toks susitarimas sudaromas raštu.

2. Nagrinėjimas arbitraže ieškovo pageidavimu vyksta vienoje iš vietų pagal 33 straipsnyje nurodytą teisingumą.

3. Arbitras arba arbitražinis teismas taiko šios konvencijos nuostatas.

4. Šio straipsnio 2 ir 3 dalių nuostatos laikomos kiekvieno straipsnio apie arbitražą arba sutartį dalimi ir bet kuri šio straipsnio ar sutarties neatitinkanti nuostata yra negaliojanti.

### 35 straipsnis

#### Ieškinių senatis

1. Teisė į žalos atlyginimą panaikinama, jeigu ieškinys nebuvo pareikštas per dvejus metus, skaičiuojant nuo atvykimo į paskirties vietą dienos arba nuo tos dienos, kada orlaivis turėjo atvykti, arba nuo tos dienos, kada vežimas sustojo.

2. Šio laikotarpio apskaičiavimo metodas nustatomas pagal teismo, kuriam pateiktas ieškinys, vietos teisę.

### 36 straipsnis

## Nuosekleji vežimai

1. Pagal 1 straipsnio 3 dalies nuostatas vežimų, kuriuos nuosekliai vykdo keletas vežėjų, atveju kiekvienam vežėjui, priimančiam keleivius, bagažą arba krovinį taikomos šios konvencijos numatytos taisyklės, ir jis laikomas viena vežimo sutarties šalimi tiek, kiek ši sutartis susijusi su jo kontroliuojamo vežimo dalimi.

2. Tokio vežimo atveju — keleivis ar bet kuris asmuo, turintis teisę gauti jam priklausančią kompensaciją, gali pareikšti ieškinį tik vežėjui, atlikusiam vežimą, kurio metu įvyko nelaimingas atsitikimas arba vėlavimas, išskyrus tuos atvejus, kai pagal konkretų susitarimą pirmasis vežėjas prisiėmė atsakomybę už visą vežimą.

3. Bagažo ar krovinio atveju — keleivis arba siuntėjas turės teisę pareikšti ieškinį pirmajam vežėjui, o keleivis arba gavėjas, turintis teisę gauti bagažą arba krovinį, turės teisę pareikšti ieškinį paskutiniajam vežėjui, be to, ir kiekvienas iš jų gali pareikšti ieškinį vežėjui, vykdžiusiam vežimą, kurio metu bagažas ar krovinytas buvo sunaikintas, prarastas, sugadintas arba vėlavo. Šie vežėjai keleiviui, siuntėjui arba gavėjui atsako solidariai.

### 37 straipsnis

## Regreso trečiosioms šalims teisė

Jokia šios konvencijos nuostata iš anksto neapsprendžia klausimo, ar pagal jos nuostatas atsakingas už žalą asmuo turi regreso teisę bet kuriam kitam asmeniui.

### IV SKYRIUS

## Kombinuotas vežimas

### 38 straipsnis

## Kombinuotas vežimas

1. Kombinuotam vežimui, kurio dalis atliekama oru, o dalis — kita vežimo rūšimi, šios konvencijos nuostatos atsižvelgiant į 18 straipsnio 4 dalį taikomos tik vežimui oru, jeigu šis atitinka 1 straipsnio sąlygas.

2. Jokia šios konvencijos nuostata netrukdo šalims kai jos vykdo kombinuotą vežimą įtraukti į vežimo oru dokumentą sąlygas dėl kitų vežimo rūšių su sąlyga, kad vežimui oru bus taikomos šios konvencijos nuostatos.

### V SKYRIUS

## Vežimas oru, kurį vykdo kitas asmuo, nei sudaręs sutartį vežėjas

### 39 straipsnis

## Sutartį sudaręs vežėjas ir faktinis vežėjas

Šio skyriaus nuostatos taikomos, kai asmuo (toliau — sutartį sudaręs vežėjas) kaip pagrindinė šalis sudaro šia konvencija reglamentuojamą vežimo sutartį su keleiviu arba siuntėju arba su asmeniu veikiančiu keleivio ar siuntėjo vardu, o kitas asmuo (toliau — faktinis vežėjas), kurį įgaliojo sutartį sudaręs vežėjas, vykdo visą arba dalį vežimo, tačiau nėra šiai vežimo daliai vienas iš nuoseklių vežėjų, kaip apibrėžta šioje konvencijoje. Nurodytas įgaliojimas pripažįstamas tol, kol neįrodyta priešingai.

### 40 straipsnis

## Sudariusių sutartį vežėjų ir faktinių vežėjų atsakomybė

Jeigu vadovaudamasis 39 straipsnyje nurodyta sutartimi sutartį sudaręs vežėjas vykdo visą ar dalį šia konvencija reglamentuojamo vežimo, abiem vežėjams: tiek sutartį sudariusiam vežėjui, tiek faktiniam vežėjui, išskyrus tuos atvejus, kai šiame skyriuje numatyta kitaip, taikomos šios konvencijos nuostatos, pirmajam — visam sutartyje numatytam vežimui, antrajam — tik tai vežimo daliai, kurią jis vykdo.

### 41 straipsnis

## Abipusė atsakomybė

1. Faktinio vežėjo ir jo darbuotojų bei atstovų, vykdančių savo tarnybines pareigas, veikimas ar neveikimas faktinio vežėjo vykdomo vežimo atžvilgiu laikomi taip pat ir sutartį sudariusio vežėjo veikimu ar neveikimu.

2. Sutartį sudariusio vežėjo ir jo darbuotojų bei atstovų, vykdančių savo tarnybines pareigas, veikimas ar neveikimas faktinio vežėjo vykdomo vežimo atžvilgiu laikomi taip pat ir faktinio vežėjo veikimu ar neveikimu. Tačiau nei veikimas nei

neveikimas neužtraukia faktiniam vežėjui atsakomybės, kurios suma, viršija 21, 22, 23 ir 24 straipsniuose nurodytas sumas. Joks specialus susitarimas, pagal kurį sutartį sudaręs vežėjas prisiima pagal šią Konvenciją nenumatytus išpareigojimus, arba bet kokių šioje Konvencijoje numatytų teisių arba gynybos priemonių atsisakymas, arba jokia 22 straipsnyje aptariama speciali suinteresuotumo savo bagažo pristatymu į paskirties vietą deklaracija nedaro įtakos faktiniam vežėjui, nebent su juo dėl to susitarta.

42 straipsnis

### Skundų ir nurodymų adresatas

Bet kuris remiantis šia konvencija pateikiamas vežėjui skundas arba duodami nurodymai turi tokią pat galią sutartį sudariusiam vežėjui ar faktiniam vežėjui. Tačiau 12 straipsnyje numatyti nurodymai galioja tik tuo atveju, jeigu jie skirti sutartį sudarančiam vežėjui.

43 straipsnis

### Darbuotojai ir atstovai

Dėl faktinio vežėjo vykdomo vežimo, bet kuris to vežėjo darbuotojas arba atstovas ar sutartį sudaręs vežėjas, jeigu jie įrodo, kad vykdė savo tarnybines pareigas, turi teisę pasinaudoti tokiais atsakomybės sąlygomis ir ribomis, kokiomis pagal šią konvenciją gali naudotis vežėjas, kurio darbuotojai arba atstovai jie yra, nebent būtų įrodyta, kad jie veikė tokiu būdu, kad nebūtų galima taikyti šioje konvencijoje numatytas atsakomybės ribas.

44 straipsnis

### Bendra žalos atlyginimo suma

Dėl faktinio vežėjo vykdomo vežimo iš šio vežėjo ir sutartį sudariusio vežėjo bei jų darbuotojų ir atstovų, vykdančių savo tarnybines pareigas, atgautinų sumų visuma negali viršyti didžiausios sumos, kuri galėtų būti priteista pagal šią konvenciją sutartį sudariusiam vežėjui arba faktiniam vežėjui, tačiau nė vienas iš minėtų asmenų neatsako už sumą, viršijančią tam asmeniui taikomas ribas.

45 straipsnis

### Ieškinių adresatas

Dėl faktinio vežėjo vykdomo vežimo ieškovo nuožiūra ieškinyje dėl žalos atlyginimo gali būti pareiškiamas tam vežėjui arba sutartį sudariusiam vežėjui, arba abiem kartu ar atskirai. Jeigu ieškinyje pareiškiamas tik vienam iš šių vežėjų, šis vežėjas turi teisę reikalauti, kad kitas vežėjas įstotų į procesą, kai teismo proceso tvarka bei padariniai nustatomi pagal to teismo vietos teisę.

46 straipsnis

### Papildoma jurisdikcija

Ieškovo nuožiūra bet kuris ieškinyje dėl žalos atlyginimo privalo būti pateiktas vienos iš valstybių, šios konvencijos šalių, teritorijoje teismui, kuriame gali būti pareikštas ieškinyje sutartį sudariusiam vežėjui, kaip numatyta 33 straipsnyje, arba teismui, kurio jurisdikcijai priklauso faktinio vežėjo gyvenamoji vieta arba jo pagrindinė verslo vieta.

47 straipsnis

### Sutarties nuostatų negaliojimas

Bet kuri nuostata, kuria siekiama sumažinti sutartį sudariusio vežėjo arba faktinio vežėjo atsakomybę pagal šį skyrių arba nustatyti mažesnes, negu numatyta šiame skyriuje ribas, negalioja, tačiau bet kurios tokios nuostatos negaliojimas nėra priežastis tam, kad negaliotų visa sutartis, kuriai lieka galioti šio skyriaus nuostatos.

48 straipsnis

### Sutartį sudariusių ir faktinių vežėjų santykiai

Išskyrus kaip numatyta 45 straipsnyje, jokia šio skyriaus nuostata neturi įtakos vežėjų tarpusavio teisėms ir išpareigojimams, įskaitant regreso teisę arba atleidimą nuo atsakomybės.

## VI SKYRIUS

### Kitos nuostatos

49 straipsnis

### Privalomas taikymas

Negalioja bet kurios vežimo sutarties nuostatos ir bet kokie specialūs susitarimai, sudaryti prieš žalos padarymą, kuriais šalys pažeistų šios konvencijos taisykles, ar tai būtų taikytino įstatymo nustatymas, ar jurisdikcijos taisyklių pakeitimas.

50 straipsnis

### Draudimas

Valstybės, šios konvencijos šalys, reikalauja, kad jų vežėjai turėtų tinkamą atsakomybę pagal šią konvenciją draudimą. Valstybė, šios konvencijos šalis, gali pareikalauti joje dirbančio vežėjo pateikti įrodymų, kad jis turi tinkamą atsakomybę pagal šią konvenciją draudimą.

## 51 straipsnis

**Ypatingomis aplinkybėmis vykdomas vežimas**

3—5 straipsnių, 7 ir 8 straipsnių nuostatos, susijusios su vežimo dokumentais, netaikomos tuo atveju, jeigu vežimas vykdomas ypatingomis aplinkybėmis už įprastos vežėjų oru veiklos ribų.

## 52 straipsnis

**Dienos**

Kai šioje konvencijoje kalbama apie „dianas“, jos suprantamos kaip kalendorinės dienos, o ne darbo dienos.

## VII SKYRIUS

**Baigiamosios nuostatos**

## 53 straipsnis

**Pasirašymas, ratifikavimas ir įsigaliojimas**

1. Ši konvencija teikiama pasirašyti 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje valstybėms, dalyvaujančioms Tarptautinėje konferencijoje dėl oro teisės, vykstančioje 1999 m. gegužės 10—28 d. Monrealyje. Po 1999 m. gegužės 28 d. konvencija teikiama pasirašyti visoms valstybėms Tarptautinės civilinės organizacijos būstinėje Monrealyje tol, kol ši konvencija įsigalioja pagal šio straipsnio 6 dalį.

2. Taip pat konvencija teikiama pasirašyti regioninėms ekonominės integracijos organizacijoms. Šioje konvencijoje regioninės ekonominės integracijos organizacijos — tai bet kuri šio regiono suverenos valstybės įkurta organizacija, kurios kompetencijai priklauso tam tikri šia konvencija reglamentuojami klausimai ir kuri tinkamai įgaliota pasirašyti, ratifikuoti, priimti arba prisijungti prie šios konvencijos. Nuoroda į valstybę, šios konvencijos šali, arba į valstybes, šios konvencijos šalis šioje konvencijoje, išskyrus 1 straipsnio 2 dalį, 3 straipsnio 1 dalies b punktą, 5 straipsnio b punktą, 23, 33, 46 straipsnius bei 57 straipsnio b punktą, vienodai taikoma regioninei ekonominės integracijos organizacijai. 24 straipsnyje nuoroda į „daugumą valstybių, šios konvencijos šalių“, ir „vieną trečdalį valstybių, šios konvencijos šalių“ netaikoma ekonominės integracijos regioninei organizacijai.

3. Šią konvenciją ratifikuoja ją pasirašiusios valstybės ir regioninės ekonominės integracijos organizacijos

4. Bet kuri valstybė arba regioninė ekonominės integracijos organizacija gali bet kada priimti, pritarti arba prisijungti prie jos.

5. Ratifikavimo, priėmimo, pritarimo arba prisijungimo dokumentai deponuojami Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, ir ji šiais dokumentais paskiriama deponitarė.

6. Ši konvencija įsigalioja šešiasdešimtą dieną po trisdešimtojo ratifikavimo, priėmimo, pritarimo arba prisijungimo dokumento deponavimo dienos valstybėms, kurios deponavo šiuos dokumentus. Šioje dalyje neatsižvelgiama į dokumentą, kurį deponuoja regioninė ekonominės integracijos organizacija.

7. Kitoms valstybėms ir regioninėms ekonominės integracijos organizacijoms ši konvencija įsigalioja praėjus šešiasdešimčiai dienų po ratifikavimo, priėmimo, pritarimo arba prisijungimo dokumentų deponavimo dienos.

8. Depozitaras nedelsdamas visoms šią konvenciją pasirašiusioms valstybėms ir valstybėms, šios konvencijos šalims, praneša apie:

- a) kiekvieną šios konvencijos pasirašymą ir jo datą;
- b) kiekvieną ratifikavimo, priėmimo, pritarimo arba prisijungimo dokumento deponavimą ir jo datą;
- c) šios konvencijos įsigaliojimo datą;
- d) bet kurio šios konvencijos nustatytų atsakomybės ribų peržiūrėjimo įsigaliojimo datą;
- e) bet koki denonsavimą vadovaujantis 54 straipsniu.

## 54 straipsnis

**Denonsavimas**

1. Kiekviena valstybė, šios konvencijos šalis, gali denonsuoti šią konvenciją raštu pranešdama deponitarui.
2. Denonsavimas įsigalioja po šimto aštuoniasdešimt dienų nuo tos dienos, kai deponitaras gauna pranešimą.

## 55 straipsnis

**Ryšys su kitais Varšuvos konvencijos dokumentais**

Ši Konvencija turi visų tarptautiniam vežimui oru taikomų taisyklių viršenybę:

1. Tarp valstybių, šios konvencijos šalių, dėl šių valstybių bendro dalyvavimo:
  - a) Konvencijoje dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje (toliau — Varšuvos konvencija);
  - b) Protokole dėl konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašyto 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje, pakeitimo, priimtame 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje (toliau — Hagos protokolas);
  - c) Konvencijoje, papildančioje Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, kuriuos vykdo kitas asmuo, o ne sutartį sudaręs vežėjas, priimtoje 1961 m. rugsėjo 18 d. Gvadalachare (toliau — Gvadalacharo konvencija);

- d) Protokole dėl Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos 1929 m. spalio 12 d. Varšuvoje, pakeitimo, su pakeitimais, padarytais 1955 m. rugsėjo 28 d. Hagoje priimtu protokolu, pasirašytu 1971 m. kovo 8 d. Gvatemaloje (toliau — Gvatemalos protokolas);
- e) Papildomuose protokoluose Nr.1–Nr.3 bei Monrealio protokole Nr. 4, pakeičiančiuose Varšuvos konvenciją, su pakeitimais, padarytais Hagos protokolu arba Varšuvos konvencijoje su pakeitimais, padarytais ir Hagos protokolu, ir Gvatemalos protokolu, pasirašytuose 1975 m. rugsėjo 25 d. Monrealyje (toliau — Monrealio protokoliai) arba:
2. Bet kurios šios valstybės, šios konvencijos šalies, teritorijoje todėl, kad valstybė yra vieno ar daugiau a–e punktuose nurodytų dokumentų šalimi.

*56 straipsnis*

**Valstybės, turinčios daugiau kaip vieną teisinę sistemą**

1. Jeigu valstybė turi du ar daugiau teritorinių vienetų, kuriuose susijusiems su šia konvencija klausimams taikomos skirtingos teisinės sistemos, ji pasirašydama, ratifikuodama, priimdama arba prisijungdama prie konvencijos gali paskelbti, kad ši konvencija apima visus jos teritorinius vienetus arba tik vieną ar keletą iš jų bei gali pakeisti šią deklaraciją bet kuriuo metu pateikdama kitą.
2. Apie kiekvieną tokią deklaraciją pranešama depozitarui ir aiškiai nurodomi teritoriniai vienetai, kuriems taikoma ši konvencija.
3. Valstybei, šios konvencijos šaliai, paskelbusiai šią deklaraciją:

- a) 23 straipsnyje nuoroda į nacionalinę valiutą aiškinama kaip tos valstybės atitinkamo teritorinio vieneto valiuta ir
- b) 28 straipsnyje nuoroda į nacionalinę teisę aiškinama kaip tos valstybės atitinkamo teritorinio vieneto teisė.

*57 straipsnis*

**Išlygos**

Šiai konvencijai negalimos jokios išlygos, išskyrus tai, kad valstybė, šios konvencijos šalis, bet kada gali pateikti depozitarui pranešimą apie tai, kad ši konvencija netaikoma:

- a) tarptautiniam vežimui oru, atliekamam ir vykdomam tiesiogiai tos valstybės, šios konvencijos šalies, nekomerciniais tikslais, vykdam suverenios valstybės funkcijas ir pareigas, ir (arba)
- b) karinei vadovybei skirtam asmenų, krovinių ir bagažo vežimui registruotais ar išnuomotais toje valstybėje, šios Konvencijos Šalyje, orlaiviais, kurių visą talpą rezervavo tos vadovybės ar buvo rezervuota jų vardu.

TAI PATVIRTINDAMI, toliau nurodyti tinkamai įgalioti atstovai pasirašė šią konvenciją.

Priimta tūkstantis devyni šimtai devyniasdešimt devintų metų gegužės 28 d. Monrealyje anglų, arabų, kinų, prancūzų, rusų ir ispanų kalbomis. Visi tekstai yra autentiški. Ši konvencija depozituojama Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos archyvuose, ir depozitaras patvirtintas jos kopijas nusiunčia visoms valstybėms, šios konvencijos šalims, taip pat Varšuvos konvencijos, Hagos protokolo, Gvadalacharo konvencijos, Gvatemalos konvencijos ir Monrealio protokolų šalims.