



Veids: starptautisks  
dokuments  
Pieņemts: 28.05.1999.  
Stājas spēkā: 15.02.2005.

Publicēts:  
"Latvijas Vēstnesis", 190 (3138),  
01.12.2004.

## KONVENCIJA PAR DAŽU STARPTAUTISKĀ GAISA TRANSPORTA NOTEIKUMU UNIFIKĀCIJU

### ŠĪS KONVENCIJAS DALĪBVALSTIS,

ATZĪSTOT Konvencijas par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Varšavā 1929.gada 12.oktobrī, (turpmāk tekstā - "Varšavas konvencija") un citu attiecīgo dokumentu nozīmīgo ieguldījumu privāto starptautisko gaisa tiesību harmonizācijā;

ATZĪSTOT vajadzību modernizēt un konsolidēt Varšavas Konvenciju un attiecīgos dokumentus;

ATZĪSTOT patērētāju interešu aizsardzības nodrošināšanas svarīgumu starptautiskos gaisa pārvadājumos un nepieciešamību pēc taisnīgas kompensācijas, kas pamatota uz atlīdzināšanas principa;

ATKĀRTOTI APSTIPRINOT vēlamību pienācīgā kārtā attīstīt starptautiskās gaisa transporta darbības un vienmērīgu pasažieru, bagāžas un kravu plūsmu saskaņā ar Čikāgā 1944.gada 7.decembrī parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju principiem un mērķiem;

PĀRLIECĪBĀ, ka valstu kolektīvās darbības turpmākajai dažu noteikumu, kas regulē starptautiskos gaisa pārvadājumus, harmonizācijai un kodificēšanai ar jauno Konvenciju ir visatbilstošākais līdzeklis objektīva interešu līdzsvara sasniegšanai,

IR VIENOJUŠĀS PAR SEKOJOŠO:

#### I nodaļa

#### Vispārējie noteikumi

#### 1.pants

#### Piemērošana

1. Šī Konvencija attiecas uz visiem starptautiskajiem pasažieru, bagāžas un kravas pārvadājumiem, ko par samaksu veic gaisa kuģis. Tā tāpat attiecas uz bezmaksas pārvadājumiem ar gaisa kuģi, ko veic gaisa transporta uzņēmums.

2. Šīs Konvencijas izpratnē starptautiskais pārvadājums nozīmē ikvienu no pārvadājumiem, kuros saskaņā ar vienošanos starp pusēm sākumpunkts un galapunkts, neatkarīgi no tā, vai ir vai nav bijis pārtraukums pārvadājumā vai pārkraušanās, atrodas vai nu divu Dalībvalstu teritorijā, vai arī vienas Dalībvalsts teritorijā, ja ir norunāta apstāšanās vieta citas valsts teritorijā, pat ja šī valsts nav Dalībvalsts. Pārvadājums starp diviem punktiem vienas Dalībvalsts teritorijā bez norunātas apstāšanās vietas citas valsts teritorijā nav starptautisks pārvadājums šīs Konvencijas izpratnē.

3. Pārvadājums, ko secīgi veic vairāki pārvadātāji, šīs Konvencijas izpratnē tiek uzskatīts par vienu nedalītu pārvadājumu, ja puses to uzskata par vienu darbību vai ja vienošanās par to ir noslēgta viena līguma veidā, vai arī ar virkni līgumu, un tas nezaudē savu starptautisko raksturu tikai tāpēc, ka viens līgums vai līgumu virkne ir jāizpilda tikai vienas un tās pašas valsts teritorijā.

4. Šī Konvencija attiecas arī uz pārvadājumiem, kas minēti V. nodaļā, ievērojot tajā ietvertos noteikumus.

#### 2.pants

#### Valsts veiktie pārvadājumi un pasta sūtījumu pārvadājumi

1. Šī Konvencija attiecas uz pārvadājumiem, ko veic valsts vai likumīgi izveidotas publiskās institūcijas, ja tas atbilst 1.panta nosacījumiem.

2. Pārvadājot pasta sūtījumus, pārvadātājs ir atbildīgs tikai attiecīgajai pasta administrācijai saskaņā ar noteikumiem, kas piemērojami attiecībās starp pārvadātājiem un pasta administrācijām.

3. Šīs Konvencijas noteikumi, izņemot šī panta 2.punktā paredzētos noteikumus, neattiecas uz pasta sūtījumu pārvadāšanu.

## II nodaļa

Dalībvalstu dokumentācija un pienākumi attiecībā uz pasažieru, bagāžas un kravu pārvadāšanu

### 3.pants

Pasažieri un bagāža

1. Attiecībā uz pasažieru pārvadāšanu tiek izsniegts individuāls vai kolektīvs pārvadājuma dokuments, kurā ir ietverts:

a) sākumpunkta un galapunkta vietu norādījums;

b) ja sākumpunkta un galapunkta vietas atrodas vienas Dalībvalsts teritorijā, bet viena vai vairākas norunātās apstāšanās vietas ir citas valsts teritorijā, norādījums par vismaz vienu šādu apstāšanās vietu.

2. Dokumenta, kurš norādīts 1.punktā, izsniegšanu var aizstāt ar jebkuru citu līdzekli, kurš saglabā šajā 1.punktā minēto informāciju. Ja tiek izmantoti jebkuri citi šādi līdzekļi, pārvadātājs piedāvā izsniegt pasažierim rakstisku paziņojumu par šādi saglabātu informāciju.

3. Pārvadātājs izsniedz pasažierim bagāžas identifikācijas zīmi katrai reģistrētās bagāžas vienībai.

4. Pasažierim izdod rakstisku paziņojumu par to, ka tur, kur šī Konvencija tiek piemērota, tā regulē un var ierobežot pārvadātāju atbildību attiecībā uz nāvi vai veselības bojājumiem un bagāžas iznīcināšanu, nozaudēšanu vai bojāšanu, un aizkavēšanos.

5. Iepriekš minēto punktu noteikumu neievērošana neietekmē pārvadājuma līguma pastāvēšanu vai spēku. Tas tomēr ir pakļauts šīs Konvencijas noteikumiem, ieskaitot noteikumus attiecībā uz atbildības ierobežojumu.

### 4.pants

Krava

1. Attiecībā uz kravas pārvadājumu tiek izsniegta gaisa kravas pavadzīme.

2. Gaisa kravas pavadzīmes izsniegšanu var aizstāt jebkuri citi līdzekļi, kas saglabā veicamā pārvadājuma reģistrāciju. Ja tiek izmantoti šādi citi līdzekļi, pārvadātājs pēc nosūtītāja lūguma izsniedz nosūtītājam kravas saņemšanas kvīti, kas ļauj identificēt nosūtītās preces un piekļūt informācijai, ko satur reģistrācija, kas saglabāta ar šādiem citiem līdzekļiem.

### 5.pants

Gaisa kravas pavadzīmes vai kravas kvīts saturs

Gaisa kravas pavadzīme vai kravas kvīts ietver:

a) sākumpunkta un galapunkta vietu norādījumu;

b) ja sākumpunkta un galapunkta vietas atrodas vienas Dalībvalsts teritorijā, bet viena vai vairākas norunātās apstāšanās vietas ir citas Valsts teritorijā, norādījumu par vismaz vienu šādu apstāšanās vietu; un

c) nosūtīto preču svara norādījumu.

### 6.pants

Dokuments attiecībā uz kravas raksturu

Ja nepieciešams ievērot muitas, policijas un tamlīdzīgu pārvaldes institūciju formalitātes, nosūtītājam var pieprasīt izsniegt dokumentu, kas norāda kravas raksturu. Šis noteikums nerada pārvadātājam no tā izrietošus pienākumus, saistības vai atbildību.

### 7.pants

Gaisa kravas pavadzīmes apraksts

1. Nosūtītāja izrakstītā gaisa kravas pavadzīme sastāv no trijiem oriģināleksemplāriem.

2. Pirmo eksemplāru apzīmē - "pārvadātājam", un to paraksta nosūtītājs. Otro eksemplāru apzīmē - "saņēmējam", un to paraksta nosūtītājs un pārvadātājs. Trešo eksemplāru paraksta pārvadātājs, kurš to nodod nosūtītājam pēc tam, kad krava ir tikusi pieņemta.

3. Pārvadātāja paraksts un nosūtītāja paraksts var būt uzdrukāti vai uzspiesti.

4. Ja pēc nosūtītāja lūguma pārvadātājs sastāda gaisa kravas pavadzīmi, tad, ja nav pierādījumu par pretējo, tiek uzskatīts, ka pārvadātājs to darījis nosūtītāja vārdā.

#### 8.pants

##### Dokumentācija vairākiem iesaiņojumiem

Ja ir vairāk nekā viens iesaiņojums:

- a) kravas pārvadātājam ir tiesības pieprasīt, lai nosūtītājs izraksta atsevišķas gaisa kravas pavadzīmes;
- b) kad tiek izmantoti 4.panta 2.punktā norādītie citi līdzekļi, nosūtītājs ir tiesīgs pieprasīt, lai pārvadātājs izsniedz atsevišķas kravas kvītis.

#### 9.pants

##### Dokumentācijas prasību neievērošana

Šis Konvencijas 4. līdz 8.panta prasību neievērošana neietekmē pārvadājuma līguma pastāvēšanu vai spēku. Tas tomēr ir pakļauts šīs Konvencijas noteikumiem, ieskaitot tos noteikumus, kas attiecas uz atbildības ierobežojumu.

#### 10.pants

##### Atbildība par dokumentācijas detaļām

1. Nosūtītājs ir atbildīgs par to detaļu un paziņojumu pareizību, kas attiecas uz kravu un kurus tas iekļāvis vai kuri viņa vārdā iekļauti gaisa kravas pavadzīmē, vai kurus viņš sniedzis, vai kuri viņa vārdā sniegti pārvadātājam iekļaušanai kravas kvītī vai iekļaušanai reģistrācijā, ko saglabā ar 4.panta 2.punktā norādītajiem citiem līdzekļiem. Iepriekš minēto nosacījumu piemēro arī tad, ja persona, kas darbojas nosūtītāja vārdā, ir arī pārvadātāja aģents.

2. Nosūtītājs nodrošina pārvadātāju pret viņam vai jebkurai citai personai, kuras priekšā pārvadātājs ir atbildīgs, nodarīto visa veida kaitējumu, kura iemesls ir nosūtītāja vai tā vārdā sniegto detaļu un paziņojumu neprecizitāte, nepareizība vai nepilnība.

3. Saskaņā ar šī panta 1. un 2.punkta noteikumiem pārvadātājs nodrošina nosūtītāju pret viņam vai jebkurai citai personai, kuras priekšā nosūtītājs ir atbildīgs, nodarīto visa veida kaitējumu, kura iemesls ir to detaļu un paziņojumu neprecizitāte, nepareizība vai nepilnība, kuras pārvadātājs iekļāvis vai kuras viņa vārdā iekļautas kravas kvītī vai reģistrācijā, kas saglabāta ar 4.panta 2.punktā norādītajiem citiem līdzekļiem.

#### 11.pants

##### Dokumentācijas neapgāzamā vērtība

1. Gaisa kravas pavadzīme vai kravas kvītis ir prima facie pierādījums par līguma noslēgšanu, par kravas pieņemšanu un par tajā minētajiem pārvadājuma nosacījumiem.

2. Ikviens atzīme gaisa kravas pavadzīmē vai kravas kvītī, kas attiecas uz kravas svaru, izmēriem un iesaiņošanu, kā arī tās atzīmes, kas attiecas uz vairākiem iesaiņojumiem, ir prima facie pierādījumi atzīmētajiem faktiem; atzīmes, kas attiecas uz kravas daudzumu, apjomu un stāvokli, ir pierādījumi pret pārvadātāju vienīgi tādā apjomā, kādā tās pārvadātājs nosūtītāja klātbūtnē gan ir pārbaudījis, gan arī kā pārbaudītas atzīmējis gaisa pārvadājuma pavadzīmē vai kravas kvītī, vai arī attiecas uz kravas acīm redzamo stāvokli.

#### 12.pants

##### Tiesības rīkoties ar kravu

1. Saskaņā ar nosūtītāja atbildību par visu savu pārvadājuma līgumā minēto saistību izpildi nosūtītājam ir tiesības rīkoties ar kravu: izņemt to sākumpunkta vai galapunkta lidostā, apturēt to ceļojuma maršrutā pie jebkuras nosēšanās, pieprasīt to galapunktā vai ceļojuma laikā nogādāt nevis sākotnēji norādītajam saņēmējam, bet citai personai vai pieprasīt to nosūtīt atpakaļ sākumpunkta lidostā. Nosūtītājs nedrīkst īstenot šīs rīcības tiesības tā, lai kavētu

pārvadātāju vai citus nosūtītājus, un nosūtītāja pienākums ir atlīdzināt visus izdevumus, kas radušies šo tiesību īstenošanas rezultātā.

2. Ja nav iespējams izpildīt nosūtītāja norādījumus, pārvadātājam par to nekavējoties ir jāinformē nosūtītājs.

3. Ja pārvadātājs izpilda nosūtītāja norādījumus par rīcību ar kravu un nepieprasa uzrādīt pēdējam izsniegtās gaisa kravas pavadzīmes eksemplāru vai kravas kvīti, pārvadātājs, neierobežojot savas tiesības saņemt kompensāciju no nosūtītāja, ir atbildīgs par jebkuriem zaudējumiem, kas tādējādi var tikt nodarīti ikvienai personai, kam likumīgi pieder šīs gaisa kravas pavadzīmes eksemplārs vai kravas kvīts.

4. Nosūtītājam piešķirtās tiesības beidz pastāvēt tajā brīdī, kad saņēmējs iegūst šīs tiesības saskaņā ar 13.pantu. Tomēr, ja saņēmējs atsakās pieņemt kravu vai ar viņu nevar sazināties, atkal tiek atjaunotas nosūtītāja tiesības rīkoties ar kravu.

#### 13.pants

##### Kravas nogādāšana

1. Izņemot gadījumu, kad nosūtītājs ir īstenojis savas tiesības saskaņā ar 12.pantu, saņēmējam līdz ar kravas nonākšanu galapunktā ir tiesības pieprasīt pārvadātājam nogādāt kravu pie viņa, samaksājot radušos izdevumus un piekrītot pārvadājuma nosacījumiem.

2. Pārvadātājam ir pienākums dot ziņu saņēmējam, tiklīdz krava ir ieradusies, ja par to nav citas vienošanās

3. Ja pārvadātājs atzīst, ka krava ir pazudusi, vai ja krava nav pienākusi septiņu dienu laikā pēc datuma, kurā tai vajadzēja pienākt, saņēmējs ir tiesīgs pret pārvadātāju īstenot tiesības, kas izriet no pārvadājuma līguma.

#### 14.pants

##### Nosūtītāja un saņēmēja tiesību īstenošana

Nosūtītājs un saņēmējs var attiecīgi īstenot visas tās tiesības, kuras tiem piešķir 12. un 13.pants, katrs savā vārdā: vai nu darbojoties savās interesēs vai cita interesēs ar nosacījumu, ka tas īsteno pārvadājuma līguma uzliktās saistības.

#### 15.pants

##### Nosūtītāja un saņēmēja attiecības vai trešo pušu savstarpējās attiecības

1. Šis Konvencijas 12., 13. un 14.pants neietekmē ne nosūtītāja attiecības ar saņēmēju, ne trešo pušu savstarpējās attiecības, kuras savas tiesības ieguvušas vai nu no nosūtītāja, vai no saņēmēja.

2. Šis Konvencijas 12., 13. un 14.panta noteikumus var mainīt tikai ar skaidri izteiktiem noteikumiem gaisa kravas pavadzīmē vai kravas kvītī.

#### 16.pants

##### Muitas, policijas vai citu valsts pārvaldes iestāžu formalitāšu ievērošana

1. Nosūtītājam ir pienākums sniegt tādu informāciju un tādus dokumentus, kas ir nepieciešami muitas, policijas un jebkuru citu valsts pārvaldes iestāžu formalitāšu ievērošanai pirms krava var tikt nogādāta pie saņēmēja. Nosūtītājs ir atbildīgs pārvadātājam par visiem zaudējumiem, kas radušies dēļ tā, ka jebkuras šādas informācijas vai dokumentu trūkst, to ir nepietiekami vai tie ir nepareizi, ja vien zaudējumi nav nodarīti pārvadātāja, tā darbinieku vai aģentu vainas dēļ.

2. Pārvadātājam nav pienākuma interesēties par šādas informācijas vai dokumentu pareizību vai pietiekamību.

#### III nodaļa

##### Pārvadātāja atbildība un zaudējumu kompensācijas apjoms

#### 17.pants

##### Pasažieru nāve, kaitējums veselībai, bagāžas bojājumi

1. Pārvadātājs ir atbildīgs par kaitējumu, kas nodarīts pasažiera nāves vai veselības bojājumu gadījumā, tikai ar nosacījumu, ka negadījums, kas izraisīja nāvi vai veselības bojājumus, ir noticis gaisa kuģī vai jebkuras iekāpšanas vai izkāpšanas darbības laikā.

2. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kādi nodarīti reģistrētas bagāžas iznīcināšanas, nozaudēšanas vai bojāšanas gadījumā, ar nosacījumu, ka negadījums, kas izraisīja iznīcināšanu, nozaudēšanu vai bojāšanu, ir noticis gaisa kuģī vai jebkurā laika posmā, kurā par reģistrēto bagāžu bija atbildīgs pārvadātājs. Tomēr pārvadātājs nav atbildīgs par zaudējumiem tādos apstākļos un tādā mērā, kādā zaudējumu cēlonis ir raksturīgs bagāžas defekts, kvalitāte vai trūkums. Gadījumā, ja bagāža, ieskaitot personīgās mantas, nav reģistrēta, pārvadātājs ir atbildīgs, ja bojājuma cēlonis ir radies viņa, viņa darbinieku vai aģentu vainas dēļ.

3. Ja pārvadātājs atzīst, ka reģistrētā bagāža ir pazudusi, vai ja reģistrētā bagāža nav pienākusi divdesmit vienas dienas laikā pēc datuma, kurā tai vajadzēja pienākt, pasažieris ir tiesīgs īstenot pret pārvadātāju no pārvadājuma līguma izrietošās tiesības.

4. Ja nav noteikts citādi, šajā Konvencijā termins "bagāža" nozīmē gan reģistrētu bagāžu, gan arī neregistrētu bagāžu.

## 18.pants

### Kravas bojājums

1. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas nodarīti kravas iznīcināšanas, nozaudēšanas vai bojāšanas gadījumā, ar nosacījumu, ka notikums, kas izraisīja šādi nodarītos zaudējumus, ir noticis gaisa pārvadājuma laikā.

2. Tomēr pārvadātājs nav atbildīgs, ja viņš pierāda un tādā mērā, kādā viņš pierāda, ka iznīcināšana, nozaudēšana vai bojāšana notikusi viena vai vairāku sekojošo faktoru dēļ:

- a) raksturīgs kravas defekts, kvalitāte vai trūkums;
- b) kravas iesaiņošanu nav veicis pārvadātājs, tā darbinieki vai aģenti, un tā veikta ar trūkumiem;
- c) kara vai bruņota konflikta gadījumā;
- d) valsts iestāde ir pieņēmusi aktu attiecībā uz kravas ieviešanu, izvešanu vai tranzītu.

3. Gaisa pārvadājums šī panta 1.punkta nozīmē ietver to laika periodu, kurā par kravu ir atbildīgs pārvadātājs.

4. Gaisa pārvadājuma laika periods netiek pagarināts uz jebkuru pārvadājumu pa zemi, jūru vai iekšzemes ūdensceļiem, ko veic ārpus lidostas. Ja tomēr šāds pārvadājums notiek, izpildot gaisa pārvadājuma līgumu ar nolūku iekraut, piegādāt vai pārkraut, tad tiek pieņemts, ka jebkuri zaudējumi, ja nav pierādīts pretējais, ir radušies kāda notikuma rezultātā gaisa pārvadājuma laikā. Ja pārvadātājs bez nosūtītāja piekrišanas visu vai daļu no pārvadājuma, ko pēc pušu vienošanās bija paredzēts veikt kā gaisa pārvadājumu, aizvieto ar cita transporta veida pārvadājumu, tad tiek uzskatīts, ka šāds pārvadājums ar citu transporta veidu notiek gaisa pārvadājuma laika perioda ietvaros.

## 19.pants

### Aizkavēšanās

Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies pasažieru, bagāžas vai kravas gaisa pārvadājuma aizkavēšanās dēļ. Tomēr pārvadātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies dēļ aizkavēšanās, ja viņš pierāda, ka viņš, viņa darbinieki un aģenti veikuši visus pamatoti nepieciešamos pasākumus, lai izvairītos no zaudējumiem, vai arī viņam vai viņiem nebija iespējams veikt šādus pasākumus.

## 20.pants

### Attaisnojums

Ja pārvadātājs pierāda, ka zaudējumus izraisīja vai veicināja nevērība, cita nepareiza darbība vai nolaidība no tās personas puses, kura pieprasa kompensāciju, vai no tās personas puses, no kuras viņš vai viņa ieguvis(-usi) savas tiesības, tad pārvadātājs pilnīgi vai daļēji jāatbrīvo no atbildības pret prasītāju tādā mērā, kādā šāda nevērība, nepareiza darbība vai nolaidība izraisījusi vai veicinājusi šos zaudējumus. Kad pasažiera nāves vai veselības bojājumu dēļ kompensāciju pieprasa cita persona, nevis pasažieris, tad pārvadātājs tāpat tiek pilnīgi vai daļēji atbrīvots no atbildības tādā mērā, kādā tas pierāda, ka šos zaudējumus izraisījusi vai veicinājusi šī pasažiera nevērība, cita nepareiza darbība vai nolaidība. Šis pants attiecas uz visiem atbildības noteikumiem šajā Konvencijā, ieskaitot 21.panta 1.punktu.

## 21.pants

### Kompensācija pasažieru nāves vai veselības bojājumu gadījumā

1. Pārvadātājs nevar atbrīvoties no atbildības vai to ierobežot attiecībā uz zaudējumiem, kas radušies saskaņā ar

17.panta 1.punktu un nepārsniedz 100 000 SDR\* uz katru pasažieri.

2. Par zaudējumiem, kas radušies saskaņā ar 17.panta 1.punktu, pārvadātājs nav atbildīgs tādā mērā, ka tie pārsniedz 100 000 SDR uz katru pasažieri tad, ja pārvadātājs pierāda, ka:

a) šādu zaudējumu cēlonis nebija pārvadātāja, tā darbinieku vai aģentu nevērtība, cita nepareiza darbība vai nolaidība; vai

b) šādu zaudējumu cēlonis bija vienīgi trešās puses nevērtība, cita nepareiza darbība vai nolaidība.

## 22.pants

### Atbildības limiti attiecībā uz aizkavēšanos, bagāžu un kravu

1. Gadījumā, ja zaudējumus izraisījuši aizkavēšanās, kā norādīts 19.pantā, personu pārvadājumos, tad pārvadātāja atbildība pret katru pasažieri ir ierobežota līdz 4150 SDR.

2. Bagāžas pārvadājumā pārvadātāja atbildība iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojāšanas vai aizkavēšanās gadījumā ir ierobežota līdz 1000 SDR katram pasažierim, ja vien brīdī, kad reģistrētā bagāža tika nodota pārvadātājam, pasažieris nav īpaši deklarējis ieinteresētību par nogādāšanu galapunktā un nav samaksājis papildu summu, ja konkrētajā gadījumā tas ir ticis prasīts. Šādā gadījumā pārvadātājs būs atbildīgs par tādas summas izmaksāšanu, kas nepārsniedz deklarēto summu, ja vien pārvadātājs nepierāda, ka šī summa ir lielāka nekā pasažiera faktiskā interese par nogādāšanu galapunktā.

3. Kravas pārvadājumā pārvadātāja atbildība iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojāšanas vai aizkavēšanās gadījumā ir ierobežota līdz 17 SDR par kilogramu, ja vien brīdī, kad iesaiņojums tika nodots pārvadātājam, nosūtītājs nav īpaši deklarējis ieinteresētību par nogādāšanu galapunktā un nav samaksājis papildu summu, ja konkrētajā gadījumā tas ir ticis prasīts. Šādā gadījumā pārvadātājs būs atbildīgs par tādas summas izmaksāšanu, kas nepārsniedz deklarēto summu, ja vien pārvadātājs nepierāda, ka šī summa ir lielāka nekā nosūtītāja faktiskā interese par nogādāšanu galapunktā.

4. Kravas daļas vai kāda tajā esoša objekta iznīcināšanas, nozaudēšanas, bojāšanas vai aizkavēšanas gadījumā svars, kas jāņem vērā, nosakot apjomu, līdz kuram ir ierobežota pārvadātāja atbildība, ir tikai attiecīgā iesaiņojuma vai iesaiņojumu kopējais svars. Tomēr, kad kravas daļas vai kāda tajā esoša objekta iznīcināšana, nozaudēšana, bojāšana vai aizkavēšanās ietekmē citu iesaiņojumu vērtību, ko sedz viena un tā pati gaisa kravas pavadzīme vai viena un tā pati kvīts, jeb arī, ja tās netika izdotas, tad - ko sedz viena un tā pati reģistrācija, kas saglabāta ar citiem 4.panta 2.punktā norādītajiem līdzekļiem, tad arī šāda iesaiņojuma vai iesaiņojumu kopējais svars ir jāņem vērā, nosakot atbildības limitu.

5. Iepriekš minētie šī panta 1. un 2.punkta noteikumi netiek piemēroti tad, ja tiek pierādīts, ka zaudējumi ir cēlušies pārvadātāja, tā darbinieku vai aģentu darbības vai nolaidības rezultātā, kas veikta ar nodomu radīt zaudējumus vai arī neapdomīgi un apzinoties, ka zaudējumi droši vien tiks nodarīti; un ar nosacījumu, ka šādas darbinieka vai aģenta darbības vai nolaidības gadījumā ir pierādīts arī tas, ka šāds darbinieks vai aģents rīkojās savu darba pienākumu ietvaros.

6. Atbildības limiti, kas noteikti 21.pantā un šajā pantā, neattiecas saskaņā ar tās atzītajiem likumiem papildus piespried visas vai daļu no tiesas izmaksām vai citām tiesāšanās izmaksām, ko uzņēmis prasītājs, ieskaitot procentus. Iepriekš minētais noteikums netiek piemērots, ja piesprieds zaudējumu kompensācijas apjoms, izņemot tiesas izmaksas un citas tiesāšanās izmaksas, nepārsniedz summu, kuru pārvadātājs rakstiskā veidā ir piedāvājis prasītājam sešu mēnešu laikā no datuma, kurā notika zaudējumus radījušais notikums, vai pirms prāvas uzsākšanas, ja tā notiek vēlāk.

## 23.pants

### Naudas vienību konvertācija

1. Ir jāuzskata, ka summas, kas šajā Konvencijā minētas SDR izteiksmē, attiecas uz SDR, kā to noteicis Starptautiskais Valūtas fonds. Šo summu konvertācija nacionālajās valūtās tiesvedības procesu gadījumā tiek veikta pēc šādu valūtu vērtības SDR izteiksmē sprieduma dienā. Dalībvalstij, kura ir Starptautiskā valūtas fonda dalībnieks, nacionālās valūtas vērtība SDR izteiksmē tiek aprēķināta saskaņā ar Starptautiskā valūtas fonda pielietoto vērtēšanas metodi, kas sprieduma dienā ir spēkā tā operācijām un transakcijām. Dalībvalstij, kura nav Starptautiskā valūtas fonda dalībnieks, nacionālās valūtas vērtība SDR izteiksmē tiek aprēķināta tādā veidā, kā to nosaka šī valsts.

2. Tomēr tās valstis, kuras nav Starptautiskā Valūtas fonda dalībnieki un kuru likums neatļauj šī panta 1.punkta noteikumu pielietošanu, ratifikācijas vai pievienošanās laikā, vai jebkurā laikā pēc tam, var paziņot, ka 21.pantā paredzētais pārvadātāja atbildības limits ir noteikts 1 500 000 naudas vienību apmērā uz katru pasažieri tiesvedības procesos šo valstu teritorijās; 62 500 naudas vienību apmērā uz katru pasažieri neatkarīgi no 22.panta 1.punkta; 15

000 naudas vienību apmērā uz katru pasažieri neatkarīgi no 22.panta 2.punkta un 250 naudas vienību apmērā uz katru kilogramu neatkarīgi no 22.panta 3.punkta. Šī naudas vienība atbilst 65,5 miligramiem deviņsimtās raudzes zelta. Šīs summas var tikt konvertētas attiecīgajā nacionālajā valūtā, tās noapaļojot. Šo summu konvertācija nacionālajā valūtā notiek saskaņā ar attiecīgās valsts likumiem.

3. Šī panta 1.punkta pēdējā teikumā minētos aprēķinus un šī panta 2.punktā minēto konvertācijas metodi piemēro tā, lai Dalībvalsts nacionālajā valūtā pēc iespējas izteiktu to pašu reālo vērtību 21. un 22.pantā noteiktajām summām, kā tas izrietētu no šī panta 1.punkta pirmo triju teikumu normu pielietošanas. Dalībvalstis dara zināmu depozitārijam aprēķināšanas veidu, saskaņā ar šī panta 1.punktu, vai konvertācijas rezultātu šī panta 2.punktā tad, kad deponē šīs Konvencijas ratifikācijas, apstiprināšanas, pieņemšanas vai pievienošanās dokumentu un ikreiz, kad kādā no tiem tiek veiktas izmaiņas.

#### 24.pants

##### Atbildības limitu pārskatīšana

1. Neatkarīgi no šīs Konvencijas 25.panta noteikumiem un ievērojot zemāk minēto 2.punktu, 21., 22. un 23.pantā noteiktos atbildības limitus Depozitārijs atkārtoti izskata ik pēc pieciem gadiem. Pirmā šāda izskatīšana notiek piektā gada beigās pēc šīs Konvencijas spēkā stāšanās datuma vai, ja Konvencija nestājas spēkā piecu gadu laikā pēc datuma, kad tā pirmo reizi atvērta parakstīšanai, tad pirmā gada laikā pēc tās stāšanās spēkā, atsaucoties uz inflācijas faktoru, kas atbilst inflācijas uzkrātajam koeficientam kopš iepriekšējās pārskatīšanas, vai pirmajā gadījumā kopš datuma, kad Konvencija stājas spēkā. Inflācijas faktora noteikšanā izmantojamais inflācijas koeficienta mērs ir vidējie svērtie Patērētāju cenu indeksu pieauguma vai samazinājuma ikgadējie koeficienti valstīs, kuru valūtas veido 23.panta 1.punktā minēto SDR.

2. Ja iepriekšējā punktā minētajā izskatīšanā tiek secināts, ka inflācijas faktors ir pārsniedzis 10 procentus, Depozitārijs paziņo Dalībvalstīm par atbildības limitu pārskatīšanu. Jebkura šāda pārskatīšana stājas spēkā sešus mēnešus pēc tam, kad par to ir paziņots Dalībvalstīm. Ja trīs mēnešu laikā pēc paziņošanas par to Dalībvalstīm lielākā daļa Dalībvalstu izsaka savu nepiekrīšanu, tad pārskatīšana nestājas spēkā, un Depozitārijs nodod šo jautājumu Dalībvalstu sanāksmei. Depozitārijs nekavējoties paziņo visām Dalībvalstīm par jebkuras pārskatīšanas stāšanos spēkā.

3. Neatkarīgi no šī panta 1.punkta, šī panta 2.punktā minētā procedūra jāpiemēro ikreiz, kad viena trešdaļa Dalībvalstu izsaka šādu vēlēšanos, un ar nosacījumu, ka 1.punktā norādītais inflācijas faktors ir pārsniedzis 30 procentus kopš iepriekšējās pārskatīšanas vai kopš šīs Konvencijas spēkā stāšanās datuma, ja iepriekš nav notikusi pārskatīšana. Sekojošās izskatīšanas, pielietojot šī panta 1.punktā minēto procedūru, notiks ar piecu gadu intervālu, sākot ar piektā gada beigām pēc izskatīšanas datuma saskaņā ar šo punktu.

#### 25.pants

##### Atbildības limitu nosacījumi

Pārvadātājs var izvirzīt nosacījumu, ka pārvadājuma līgums ir pakļauts augstākiem atbildības limitiem, nekā tie limiti, kas ir noteikti šajā Konvencijā, vai ka tas vispār nav pakļauts nekādiem atbildības limitiem.

#### 26.pants

##### Līguma noteikumu spēkā neesamība

Visi noteikumi, kas tiecas atbrīvot pārvadātāju no atbildības vai noteikt zemāku atbildības limitu nekā tas, kāds ir noteikts šajā Konvencijā, ir spēkā neesoši, bet jebkuru šādu noteikumu anulēšana neietver visa līguma anulēšanu, kas joprojām ir pakļauts šīs Konvencijas noteikumiem.

#### 27.pants

##### Līgumu noslēgšanas brīvība

Nekas šajā Konvencijā neaizkavē pārvadātāju atteikties noslēgt jebkuru pārvadājuma līgumu, atteikties no tiesībām uz jebkādiem aizsardzības līdzekļiem, kas pieejami saskaņā ar šo Konvenciju, vai no nosacījumu noteikšanas, kas nav pretrunā ar šīs Konvencijas noteikumiem.

#### 28.pants

##### Avansa maksājumi

Gadījumā, ja notiek aviācijas nelaimes gadījumi, kuru rezultātā pasažieri iet bojā vai tiek savainoti, tad pārvadātājs, ja to pieprasa viņa nacionālie normatīvie akti, bez aizkavēšanās veic avansa maksājumus fiziskai personai vai personām,

kurām ir tiesības pieprasīt kompensāciju, lai apmierinātu šādu personu tūlītējās ekonomiskās vajadzības. Šādi avansa maksājumi nesastāda atbildības atzīšanu, un tie var tikt ieskaitīti jebkurās summās, ko pēc tam pāravadātājs samaksājis kā zaudējumu atlīdzību.

#### 29.pants

##### Prasību pamats

Pasažieru, bagāžas un kravas pārvadājumos visu veidu prasības kompensēt zaudējumus, lai arī kā tās tiktu pamatotas - vai nu saskaņā ar šo Konvenciju, vai ar līgumu, vai ar civiltiesību pārkāpumu, vai citādi - var tikt celtas tikai saskaņā ar tiem noteikumiem un tādiem atbildības limitiem, kādi noteikti šajā Konvencijā, neatkarīgi no jautājuma par to, kuras ir tās personas, kam ir tiesības celt prasību, un kādas ir to atbilstošās tiesības. Jebkurā šādā prasībā sodoša, pamācoša vai jebkura cita nekompensējoša atlīdzība par zaudējumiem nav panākama.

#### 30.pants

##### Darbinieki, aģenti; prasību apkopošana

1. Ja prasība tiek celta pret pārvadātāja darbinieku vai aģentu, pamatojoties uz zaudējumiem, uz kuriem attiecas šī Konvencija, un ja šāds darbinieks vai aģents pierāda, ka rīkojies savu darba pienākumu ietvaros, viņam ir tiesības izmantot tos pašus atbildības nosacījumus un limitus, uz kuriem pašam pārvadātājam ir tiesības atsaukties saskaņā ar šo Konvenciju.

2. Kopsummas, kuras šajā gadījumā jāatgūst no pārvadātāja, tā darbiniekiem un aģentiem, nedrīkst pārsniegt minētos atbildības limitus.

3. Izņemot kravas pārvadājumus, šī panta 1. un 2.punkta noteikumi nav jāpiemēro tad, ja ir pierādīts, ka zaudējumi, kas cēlušies darbinieka vai aģenta darbības vai nolaidības rezultātā, ir nodarīti ar nodomu radīt zaudējumus vai nodarīti neapdomīgi un apzinoties, ka tiks nodarīti zaudējumi.

#### 31.pants

##### Savlaicīga paziņošana par pretenzijām

1. Ja persona, kurai ir tiesības uz reģistrētās bagāžas vai kravas piegādi, to saņem bez pretenzijām, tas ir prima facie pierādījums, ka tā ir tikusi piegādāta labā stāvoklī un saskaņā ar pārvadājuma dokumentu vai reģistrāciju, kas saglabāta ar 3.panta 2.punktā un 4.panta 2.punktā minētajiem citiem līdzekļiem.

2. Bojājumu gadījumā personai, kurai ir tiesības uz piegādi, jāšūdzas pārvadātājam tūlīt pēc bojājumu atklāšanas un ne vēlāk kā septiņas dienas pēc saņemšanas datuma reģistrētās bagāžas gadījumā un četrpadsmit dienas pēc saņemšanas datuma kravas gadījumā. Aizkavēšanās gadījumā šūdzība jāceļ ne vēlāk kā divdesmit vienu dienu pēc datuma, kurā bagāža vai krava ir nonākusi viņa vai viņas rīcībā.

3. Katra šūdzība ir jāstāda rakstiski un jāiesniedz vai jānosūta iepriekš minēto termiņu ietvaros.

4. Ja iepriekš minētajos termiņos nav celta šūdzība, tad pret pārvadātāju netiks izvirzīta prasība, izņemot no viņa puses pieļautās krāpšanas gadījumu.

#### 32.pants

##### Atbildīgās personas nāve

Atbildīgās personas nāves gadījumā prasība par zaudējumu kompensāciju tiek celta saskaņā ar šīs Konvencijas noteikumiem pret tiem, kas likumīgi pārstāv tās īpašumu.

#### 33.pants

##### Jurisdikcija

1. Prasība par zaudējumu kompensāciju jāceļ kādas Dalībvalsts teritorijā pēc prasītāja izvēles - vai nu tiesā pēc pārvadātāja juridiskās adreses vai uzņēmējdarbības pamatvietas, vai arī tur, kur tam ir uzņēmējdarbība, par ko līgums ticis noslēgts, vai tiesā pārvadājuma galapunktā.

2. Prasība par pasažiera nāves vai veselības bojājumu rezultātā radušos zaudējumu kompensāciju var tikt celta vienā no šī panta 1.punktā minētajām tiesām vai arī - Dalībvalsts teritorijā, kurā nelaimes gadījuma brīdī bija pasažiera galvenā un pastāvīgā dzīves vieta un no kuras vai uz kuru pārvadātājs veic pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus vai nu ar savu gaisa kuģi, vai - ar cita pārvadātāja gaisa kuģi saskaņā ar komerclīgumu, un kurā šis pārvadātājs veic pasažieru gaisa pārvadājumu uzņēmējdarbību no telpām, kuras pieder pārvadātājam vai tas šīs telpas nomā, vai tās



nomā cits pārvadātājs, kuram ir komerclīgums ar minēto pārvadātāju.

3. Šī panta 2.punkta izpratnē,

a) "komerclīgums" nozīmē līgumu, kas nav aģentūras līgums, un tas ir noslēgts starp pārvadātājiem un attiecas uz viņu kopīgo pakalpojumu nodrošināšanu pasažieru gaisa pārvadājumos;

b) "galvenā un pastāvīgā dzīves vieta" nozīmē vienu fiksētu un pastāvīgu pasažiera dzīves vietu aviācijas nelaimes gadījuma brīdī. Šajā sakarā pasažiera pilsonība nav noteicošais faktors.

4. Procedūras jautājumi tiek pakļauti tās tiesas likumam, kuras pārziņā ir šī lieta.

#### 34.pants

##### Nodošana šķīrējtiesai

1. Saskaņā ar šī panta noteikumiem, kravas pārvadājuma līguma puses var izvirzīt noteikumu, ka visi strīdi attiecībā uz pārvadātāja atbildību pēc šīs Konvencijas ir jāatrisina šķīrējtiesai. Šāda vienošanās notiek rakstveidā.

2. Šķīrējtiesas process pēc prasītāja izvēles notiek vienā no 33.pantā norādītajām jurisdikcijām.

3. Šķīrējtiesnesis vai šķīrējtiesa piemēro šīs Konvencijas noteikumus.

4. Šī panta 2. un 3.punkta noteikumi ir jāuzskata par katras šķīrējtiesas klauzulas vai vienošanās daļu, un jebkādi šīs klauzulas vai vienošanās noteikumi, kas tam neatbilst, ir spēkā neesoši.

#### 35.pants

##### Prasību noilgums

1. Tiesības uz zaudējumu kompensāciju tiek dzēstas, ja prasība nav celta divu gadu laikā, skaitot no nonākšanas galapunktā datuma vai no tā datuma, kurā gaisa kuģim vajadzēja nonākt galapunktā, vai no datuma, kurā pārvadājums tika apturēts.

2. Šī termiņa aprēķināšanas metodi nosaka tās tiesas likums, kuras pārziņā ir šī lieta.

#### 36.pants

##### Secīgs pārvadājums

1. Gadījumā, ja pārvadājumu veic vairāki secīgi pārvadātāji un tas atbilst 1.panta 3.punktā noteiktajai definīcijai, tad katrs pārvadātājs, kurš uzņem pasažierus, bagāžu vai kravu, ir pakļauts šajā Konvencijā izklāstītajiem noteikumiem, un viņš ir jāuzskata par vienu no pārvadājuma līguma pusēm tādā mērā, kādā šis līgums attiecas uz to pārvadājuma daļu, ko veic tā uzraudzībā.

2. Šāda veida pārvadājuma gadījumā pasažieris vai vispār jebkura persona, kurai ir tiesības uz kompensāciju attiecībā uz sevi, var celt prasību tikai pret to pārvadātāju, kurš veica konkrēto pārvadājumu, kura laikā notika negadījums vai aizkavēšanās, izņemot gadījumu, kad ar skaidri izteiktu vienošanos pirmais pārvadātājs ir uzņēmis atbildību par visu ceļojumu.

3. Attiecībā uz bagāžu vai kravu, pasažierim vai nosūtītājam būs tiesības celt prasību pret pirmo pārvadātāju. Pasažierim vai saņēmējam, kuram ir tiesības uz piegādi, būs tiesības celt prasību pret pēdējo pārvadātāju. Turklāt katrs var celt prasību pret pārvadātāju, kurš veica pārvadājumu, kura laikā notika iznīcināšana, nozaudēšana, bojāšana vai aizkavēšanās. Šie pārvadātāji kopīgi un atsevišķi būs atbildīgi attiecībā pret pasažieri, nosūtītāju vai saņēmēju.

#### 37.pants

##### Regresa prasība pret trešajām personām

Nekas šajā Konvencijā neskar jautājumu par to, vai personai, kura ir atbildīga par zaudējumu kompensāciju, saskaņā ar tās noteikumiem ir tiesības uz regresa prasību pret jebkuru citu personu.

#### IV nodaļa

##### Kombinētais pārvadājums

#### 38.pants

##### Kombinētais pārvadājums

1. Kombinētā pārvadājuma gadījumā, kuru daļēji veic pa gaisu un daļēji ar jebkuru citu pārvadājuma veidu, šīs Konvencijas noteikumi saskaņā ar 18.panta 4.punktu attiecas tikai uz gaisa pārvadājumiem, ar nosacījumu, ka gaisa pārvadājumi pēc klasifikācijas atbilst 1.panta noteikumiem.

2. Kombinētā pārvadājuma gadījumā nekas šajā Konvencijā neattur valstis gaisa pārvadājumu dokumentā iekļaut noteikumus, kas attiecas uz citiem pārvadājumu veidiem, ar nosacījumu, ka attiecībā uz gaisa pārvadājumiem tiek ievēroti šīs Konvencijas noteikumi.

#### V nodaļa

Gaisa pārvadājumi, ko veic persona, kura nav pārvadātājs - līgumslēdzējs

#### 39.pants

Pārvadātājs - līgumslēdzējs, faktiskais pārvadātājs

Šīs nodaļas noteikumi tiek piemēroti tad, kad kāda persona (turpmāk saukta "pārvadātājs - līgumslēdzējs") kā galvenā atbildīgā persona saskaņā ar šo Konvenciju slēdz pārvadājuma līgumu ar pasažieri, nosūtītāju vai personu, kura rīkojas pasažiera vai nosūtītāja vārdā, bet cita persona (turpmāk saukta "faktiskais pārvadātājs"), pamatojoties uz pārvadātāja - līgumslēdzēja pilnvarojumu, veic visu pārvadājumu vai daļu no pārvadājuma, taču neatkarīgi no šādas daļas nav secīgais pārvadātājs šīs Konvencijas izpratnē. Šāds pilnvarojums tiek pieņemts, ja nav pierādījumu par pretējo.

#### 40.pants

Pārvadātāja - līgumslēdzēja un faktiskā pārvadātāja attiecīgā atbildība

Ja faktiskais pārvadātājs veic visu pārvadājumu vai daļu no pārvadājuma, kuru, saskaņā ar 39.pantā norādīto līgumu, regulē šī Konvencija, tad, ja šajā nodaļā nav noteikts citādi, gan pārvadātājs - līgumslēdzējs, gan faktiskais pārvadātājs ir pakļauti šīs Konvencijas noteikumiem: pirmais par visu šajā līgumā paredzēto pārvadājumu, pēdējais tikai par to pārvadājumu, kuru tas veic.

#### 41.pants

Kopīga atbildība

1. Faktiskā pārvadātāja un tā darbinieku un aģentu, kas darbojas savu darba pienākumu ietvaros, darbība un nolaidība saistībā ar faktiskā pārvadātāja veikto pārvadājumu tiek uzskatīta arī par pārvadātāja - līgumslēdzēja darbību un nolaidību.

2. Pārvadātāja - līgumslēdzēja un tā darbinieku un aģentu, kas darbojas savu darba pienākumu ietvaros, darbība un nolaidība saistībā ar faktiskā pārvadātāja veikto pārvadājumu tiek uzskatīta arī par faktiskā pārvadātāja darbību un nolaidību. Tomēr neviena šāda darbība vai nolaidība nepakļauj faktisko pārvadātāju atbildībai, kas pārsniedz 21., 22., 23. un 24.pantā norādītos apjomus. Jebkura īpaša vienošanās, saskaņā ar kuru pārvadātājs - līgumslēdzējs uzņemas saistības, kuras neuzliek šī Konvencija, vai jebkura atteikšanās no tiesībām vai aizstāvības, ko piešķir šī Konvencija, vai jebkura īpaša deklarācija par ieinteresētību nogādāšanā galapunktā, kas minēta 22.pantā, neietekmē faktisko pārvadātāju, ja vien viņš nav tai piekritis.

#### 42.pants

Pretenziju un norādījumu adresāts

Jebkurai pārvadātājam izteiktajai pretenzijai vai dotajiem norādījumiem, saskaņā ar šo Konvenciju, ir vienāda ietekme gan tad, ja tie adresēti pārvadātājam - līgumslēdzējam, gan - faktiskajam pārvadātājam. Tomēr 12.pantā minētie norādījumi ir spēkā tikai tad, ja tie ir adresēti pārvadātājam - līgumslēdzējam.

#### 43.pants

Darbinieki un aģenti

Attiecībā uz pārvadājumu, kuru veic faktiskais pārvadātājs, jebkurai šī pārvadātāja vai pārvadātāja - līgumslēdzēja darbiniekam vai aģentam, ja viņi pierāda, ka rīkojušies savu darba pienākumu ietvaros, ir tiesības izmantot nosacījumus un atbildības limitus, kas ir piemērojami saskaņā ar šo Konvenciju pārvadātājam, kura darbinieki vai aģenti viņi ir, ja vien netiek pierādīts, ka viņi rīkojās tādā veidā, kas nepieļauj atsaukties uz atbildības limitiem saskaņā ar šo Konvenciju.

#### 44.pants

## Zaudējumu apkopojums

Attiecībā uz faktiskā pārvadātāja veikto pārvadājumu, no šī pārvadātāja un pārvadātāja - līgumslēdzēja, un no to darbiniekiem un aģentiem, kas rīkojas savu darba pienākumu ietvaros, atgūstamo summu kopums nepārsniedz lielāko summu, kādu varētu piedzīt vai nu no pārvadātāja - līgumslēdzēja, vai no faktiskā pārvadātāja saskaņā ar šo Konvenciju, bet neviena no minētajām personām nav atbildīga par summu, kas pārsniedz šīm personām piemērojamo limitu.

### 45.pants

#### Prasību adresāts

Attiecībā uz faktiskā pārvadātāja veikto pārvadājumu, zaudējumu kompensācijas prasību var celt pēc prasītāja izvēles vai nu pret šo pārvadātāju, vai pret pārvadātāju - līgumslēdzēju vai arī pret abiem kopā vai atsevišķi. Ja prasība tiek celta tikai pret vienu no šiem pārvadātājiem, tad šim pārvadātājam ir tiesības pieprasīt otram pārvadātājam piedalīties lietas izskatīšanā, kuras procedūru un sekas regulē tās tiesas likums, kuras pārziņā ir šī lieta.

### 46.pants

#### Papildu jurisdikcija

Visas 45.pantā aplūkotās zaudējumu kompensāciju prasības jāceļ pēc prasītāja izvēles vienā no Dalībvalstu teritorijām: vai nu tiesā, kurā var celt prasību pret pārvadātāju - līgumslēdzēju, kā paredzēts 33.pantā, vai tiesā, kuras jurisdikcijā atrodas vieta, kur ir faktiskā pārvadātāja juridiskā adrese vai galvenā uzņēmējdarbības vieta.

### 47.pants

#### Līguma noteikumu spēkā neesamība

Jebkuri līguma noteikumi, kas var atbrīvot pārvadātāju - līgumslēdzēju vai faktisko pārvadātāju no atbildības saskaņā ar šo nodaļu vai noteikt zemāku atbildības limitu, nekā saskaņā ar šo nodaļu piemērojamais atbildības limits, ir spēkā neesoši, bet jebkura šāda noteikuma anulēšana neietver visa līguma anulēšanu, kas joprojām ir pakļauts šīs nodaļas noteikumiem.

### 48.pants

#### Pārvadātāja - līgumslēdzēja un faktiskā pārvadātāja savstarpējās attiecības

Izņemot 45.panta nosacījumus, nekas šajā nodaļā neietekmē pārvadātāju savstarpējās tiesības un saistības, ieskaitot jebkādas tiesības uz regresa prasību vai kompensāciju.

## VI nodaļa

### Citi noteikumi

### 49.pants

#### Obligāta piemērošana

Visas pārvadājuma līgumā ietvertās klauzulas un visas īpašās pirms zaudējumu nodarīšanas noslēgtās vienošanās, ar kurām puses apliecina šīs Konvencijas noteikumu ierobežošanu, vai nu izlemjot par piemērojamo likumu, vai mainot noteikumus attiecībā uz jurisdikciju, ir spēkā neesošas.

### 50.pants

#### Apdrošināšana

Dalībvalstis pieprasa saviem pārvadātājiem, lai tie piemēro adekvātu apdrošināšanu, kas sedz viņu atbildību saskaņā ar šo Konvenciju. Dalībvalsts, kurā darbojas pārvadātājs, var pieprasīt sniegt pierādījumus par to, ka viņš piemēro adekvātu apdrošināšanu, kas sedz viņa atbildību saskaņā ar šo Konvenciju.

### 51.pants

#### Ārkārtējos apstākļos veikti pārvadājumi

Šīs Konvencijas 3.- 5., 7. un 8.panta noteikumi, kas attiecas uz pārvadājuma dokumentāciju, netiek piemēroti gadījumā, ja pārvadājumu veic ārkārtējos apstākļos, kas atšķiras no pārvadātāja uzņēmējdarbības parastās sfēras.

### 52.pants

## Dienu noteikšana

Šajā Konvencijā izmantotais termins "dienas" nozīmē kalendārās dienas nevis darba dienas.

### VII nodaļa

#### Nobeiguma klauzulas

##### 53.pants

#### Parakstīšana, ratifikācija un stāšanās spēkā

1. Šī Konvencija atklāta parakstīšanai Monreālā 1999.gada 28.maijā valstīm, kas piedalās Starptautiskajā konferencē par gaisa tiesībām, kas notiek Monreālā no 1999.gada 10. līdz 28.maijam. Pēc 1999.gada 28.maija Konvencija atklāta parakstīšanai visām valstīm Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas galvenajā mītnē Monreālā, līdz tā stāsies spēkā saskaņā ar šī panta 6.punktu.

2. Līdzīgi šī Konvencija atklāta parakstīšanai ekonomiskās integrācijas reģionālām organizācijām. Šīs Konvencijas izpratnē "ekonomiskās integrācijas reģionāla organizācija" nozīmē jebkuru organizāciju, kuru izveido konkrētā reģiona suverēnas valstis, kuru kompetencē ir atsevišķi šīs Konvencijas regulēti jautājumi un kuras ir atbilstoši pilnvarotas parakstīt un ratificēt, apstiprināt, pieņemt šo Konvenciju vai tai pievienoties. Atsauces uz "Dalībvalsti" vai "Dalībvalstīm" šajā Konvencijā, izņemot 1.panta 2.punktu, 3.panta 1.punkta b) apakšpunktu, 5.panta b) apakšpunktu, 23., 33., 46.pantu un 57.panta b) apakšpunktu, vienādi piemēro ekonomiskās integrācijas reģionālai organizācijai. 24.panta izpratnē atsauces uz "Dalībvalstu vairākumu" un "vienu trešdaļu Dalībvalstu" neattiecas uz ekonomiskās integrācijas reģionālu organizāciju.

3. Šo Konvenciju ratificē valstis un ekonomiskās integrācijas reģionālas organizācijas, kuras to ir parakstījušas.

4. Jebkura valsts vai ekonomiskās integrācijas reģionāla organizācija, kas neparaksta šo Konvenciju, var to apstiprināt, pieņemt vai tai pievienoties jebkurā laikā.

5. Ratifikācijas, apstiprināšanas, pieņemšanas vai pievienošanās instrumenti tiek deponēti Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā, kas ar šo tiek noteikta par Depozitāriju.

6. Tām valstīm, kuras ir deponējušas ratifikācijas, apstiprināšanas, pieņemšanas vai pievienošanās instrumentu Depozitārijā, šī Konvencija stājas spēkā sešdesmitajā dienā pēc datuma, kad Depozitārijā ir deponēts trīsdesmitais šāds instruments. Šī punkta izpratnē netiek ņemts vērā ekonomiskās integrācijas reģionālas organizācijas deponēts instruments.

7. Citām valstīm un citām ekonomiskās integrācijas reģionālām organizācijām šī Konvencija stājas spēkā sešdesmitajā dienā pēc ratifikācijas, pieņemšanas, apstiprināšanas vai pievienošanās instrumenta deponēšanas datuma.

8. Depozitārijs nekavējoties paziņo visiem parakstītājiem un Dalībvalstīm par:

- a) katru šīs Konvencijas parakstīšanu un tās datumu;
- b) katru ratifikācijas, apstiprināšanas, pieņemšanas vai pievienošanās instrumenta deponēšanu un tās datumu;
- c) šīs Konvencijas stāšanos spēkā;
- d) datumu, kurā stājas spēkā visas izmaiņas šīs Konvencijas noteiktajos atbildības limitos;
- e) katru denonsēšanu saskaņā ar 54.pantu.

##### 54.pants

#### Denonsēšana

1. Katra Dalībvalsts var denonsēt šo Konvenciju, rakstiski par to paziņojot Depozitārijam.

2. Denonsēšana stājas spēkā pēc simt astoņdesmit dienām no datuma, kurā Depozitārijs ir saņēmis paziņojumu.

##### 55.pants

#### Saistība ar citiem Varšavas konvencijas dokumentiem

Šī Konvencija dominē pār jebkuriem noteikumiem, kas attiecas uz starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem:

1) starp šīs Konvencijas Dalībvalstīm, pamatojoties uz to, ka šīs valstis parasti ir Dalībvalstis:

a) Konvencijai attiecībā uz dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas ir parakstīta Varšavā 1929.gada 12.oktobrī (turpmāk tekstā - "Varšavas konvencija");

b) Protokolam, ar kuru izdarīti grozījumi Varšavā 1929.gada 12.oktobrī parakstītajā Konvencijā attiecībā uz dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju un kurš ir pieņemts Hāgā 1955.gada 28.septembrī (turpmāk tekstā - "Hāgas protokols");

c) Konvencijai, ar kuru papildināta Varšavas konvencija, attiecībā uz dažu starptautiskā gaisa transporta, ja to veic no Līgumslēdzēja pārvadātāja atšķirīga persona, noteikumu unifikāciju, kas ir parakstīta Gvadalaharā 1961.gada 18.septembrī (turpmāk tekstā - "Gvadalahas konvencija");

d) Protokolam, ar kuru izdarīti grozījumi Konvencijā attiecībā uz dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Varšavā 1929.gada 12.oktobrī un grozīta ar Hāgā 1955.gada 28.septembrī sastādīto protokolu, un kurš ir parakstīts Gvatemalā 1971.gada 8.martā (turpmāk tekstā - "Gvatemalas protokols");

e) Papildprotokolam Nr. 1 līdz 3 un Monreālas Protokolam Nr. 4, ar kuru grozīta Varšavas konvencija, kas grozīta ar Hāgas protokolu, vai Varšavas konvencija, kas grozīta gan ar Hāgas protokolu, gan Gvatemalas protokolu, kuri ir parakstīti Monreālā 1975.gada 25.septembrī (turpmāk tekstā - "Monreālas protokoli"); vai

2) jebkuras atsevišķas šīs Konvencijas Dalībvalsts teritorijā, pamatojoties uz to, ka šī valsts ir Dalībvalsts vienam vai vairākiem iepriekšējos no a) līdz e) apakšpunktos norādītajiem dokumentiem.

#### 56.pants

##### Valstis, kurās ir vairāk nekā viena tieslietu sistēma

1. Ja valstī ir divas vai vairākas teritoriālās vienības, kurās attiecībā uz šajā Konvencijā apskatāmajiem jautājumiem ir piemērojamas dažādas tieslietu sistēmas, tā var parakstīšanas, ratifikācijas, apstiprināšanas, pieņemšanas vai pievienošanās brīdī paziņot, ka šī Konvencija ir teritoriāli piemērojama visās tās teritoriālajās vienībās vai tikai vienā vai vairākās no tām, un var modificēt šo deklarāciju, jebkurā laikā iesniedzot citu deklarāciju.

2. Jebkura šāda deklarācija tiek darīta zināma Depozitārijam un tā skaidri nosaka teritoriālās vienības, uz kurām Konvencija attiecas.

3. Attiecībā uz Dalībvalsti, kas ir pieņēmusi šādu deklarāciju:

a) atsauces 23.pantā uz "nacionālo valūtu" ir izskaidrotas tā, lai tās attiektos uz šīs valsts attiecīgās teritoriālās vienības valūtu; un

b) atsauce 28.pantā uz "nacionālām tiesību normām" tiek izskaidrota tā, lai tā attiektos uz šīs valsts attiecīgās teritoriālās vienības likumdošanu.

#### 57.pants

##### Iebildumi

Par šo Konvenciju nedrīkst tikt izteikti nekādi iebildumi, izņemot to, ka Dalībvalsts var jebkurā laikā ar Depozitārijam adresētu paziņojumu deklarēt, ka šī Konvencija neattiecas uz:

a) starptautiskiem gaisa pārvadājumiem, ko veic un vada tieši šī Dalībvalsts nekomerciāliem nolūkiem saistībā ar tās kā suverēnas valsts funkcijām un pienākumiem; un/vai

b) personu, kravas un bagāžas pārvadājumiem savu militāro pārvaldes institūciju vajadzībām gaisa kuģī, kurš ir reģistrēts šajā Dalībvalstī vai ko šī Dalībvalsts nomā, un kura visa ietilpība ir rezervēta šīm militārajām pārvaldes institūcijām vai to vārdā.

TO APLIECINOT, apakšā parakstījušies, pienācīgi pilnvaroti pārstāvji, ir parakstījuši šo Konvenciju.

PARAKSTĪTA Monreālā tūkstoš deviņi simti deviņdesmit deviņā gada 28.maijā angļu, arābu, franču, krievu, ķīniešu un spāņu valodā, turklāt visi teksti ir vienādi autentiski. Šī Konvencija tiek deponēta Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas arhīvos un tās oficiāli apstiprinātās kopijas Depozitārijs nosūta šīs Konvencijas Dalībvalstīm, kā arī Varšavas konvencijas, Hāgas protokola, Gvadalahas konvencijas, Gvatemalas protokola un Monreālas protokolu dalībvalstīm.

\* Special Drawing Rights - speciālas tiesības aizņemties naudu no Starptautiskā Valūtas fondā

---

© Oficiālais izdevējs "Latvijas Vēstnesis"