

22001A0718(01)

18.7.2001

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 194/39

RAHVUSVAHELISE ÕHUVEO NÕUETE ÜHTLUSTAMISE KONVENTSIOON

KONVENTSIOONI OSALISRIIGID,

TUNNISTADES 1929. aasta 12. oktoobril Varssavis allkirjutatud rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsiooni (edaspidi "Varssavi konventsioon") ja teiste sellega seotud dokumentide olulist panust õhuruumi rahvusvahelise eraõiguse ühtlustamisse;

TUNNISTADES vajadust ajakohastada ja ühendada Varssavi konventsioon ja sellega seotud dokumendid terviktekstiks;

TUNNISTADES, et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist;

KINNITADES, et kooskõlas 1944. aasta 7. detsembril Chicagos allkirjutatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni põhimõtete ja eesmärkidega on soovitatav tagada rahvusvahelise õhutranspordi korrapärane areng ning reisijate, pagasi ja lasti tõrgeteta liikumine;

OLLES VEENDUNUD, et sobivaim viis huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö rahvusvahelise õhuveo nõuete edasisel ühtlustamisel ja kodifitseerimisel uues konventsioonis,

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

I PEATÜKK

Üldsätted

Artikkel 1

Kohaldamisala

1. Konventsiooni kohaldatakse inimeste, pagasi või lasti rahvusvahelisele veole, mida teostatakse õhusõidukiga tasu eest. Samuti kohaldatakse seda lennuettevõtja teostatavale tasuta õhuveole.

2. Konventsioonis kasutatav mõiste "rahvusvaheline vedu" tähendab vedu, mille korral pooled on kokku leppinud, et lähte- ja sihtkoht, arvestamata vahemaandumisi või ümberlaadimist, asuvad kahe osalisriigi territooriumil või ühe osalisriigi territooriumil, kui on kokku lepitud peatumiskoht kolmanda riigi territooriumil, sõltumata sellest, kas see kolmas riik on ühinenud konventsiooniga. Konventsiooni mõistes ei ole vedu rahvusvaheline, kui selle lähte- ja sihtkoht on ühe osalisriigi territooriumil ja peatumiskohta teise riigi territooriumil ei ole kokku lepitud.

3. Kui vedu teostab mitu vedajat järjestikku ja pooled käsivad seda ühtse toiminguna, on see konventsiooni järgi üks rahvusvaheline vedu, sõltumata sellest, kas see on kokku lepitud ühe või mitme lepinguga või kas osa neist lepingutest täidetakse täielikult ühe riigi territooriumil.

4. Konventsiooni kohaldatakse ka V peatükis käsitletud veo suhtes, kui on täidetud selles peatükis sisalduvad tingimused.

Artikkel 2

Riigi teostatav vedu ja postivedu

1. Konventsiooni kohaldatakse riigi või avalik-õigusliku juriidilise isiku teostatava veo suhtes, kui see vastab artiklis 1 ettenähtud tingimustele.

2. Postiveo puhul vastutab vedaja ainult asjaomase postiamministratsiooni ees kooskõlas vedaja ja postiamministratsiooni suhetele kohaldatavate nõuetega.

3. Postiveo suhtes ei kohaldata konventsiooni muid sätteid kui käesoleva artikli lõiget 2.

II PEATÜKK

Reisijateveo-, pagasiveo- ja lastiveodokumentid ning poolte kohustused

Artikkel 3

Reisijad ja pagas

1. Reisijateveoks väljastatakse veodokument iga reisija kohta või üks dokument kõigi reisijate kohta ning dokumendis on järgmised andmed:

a) lähtekoht ja sihtkoht;

b) kui lähte- ja sihtkoht on ühe osalisriigi territooriumil ning üks või mitu kokkulepitud peatumiskohta teise riigi territooriumil, siis vähemalt üks selline peatumiskoht.

2. Lõikes 1 nimetatud dokumendi väljastamise asemel võib selles ettenähtud andmeid säilitada ka muul infokandjal. Kui kasutatakse muud infokandjat, pakub vedaja reisijale võimaluse saada need andmed kirjalikult.

3. Vedaja väljastab reisijale iga registreeritud pagasiühiku kohta pagasikviitungi.

4. Reisijale teatatakse kirjalikult sellest, et konventsioon võib piirata vedaja vastutust reisija surma või vigastuse, pagasi hävimise, kaotsimineku või kahjustumise, samuti hilinemise eest.

5. Eelmiste lõigete eiramine ei muuda veolepingut olema- tuks ega kehtetuks ega mõjuta vastutust piiravate ja muude käesoleva konventsiooni sätete kohaldamist sellele.

Artikkel 4

Last

1. Lastiveoks väljastatakse lennuveokiri (Air Waybill).

2. Lennuveokirja asemel võib veoandmeid säilitada muul infokandjal. Kui kasutatakse muud infokandjat, väljastab vedaja saatja nõudel talle lastikviitungi, mis võimaldab identifitseerida saadetise ja saada muul infokandjal talletatud andmeid.

Artikkel 5

Lennuveokirja ja lastikviitungi sisu

Lennuveokiri ja lastikviitung sisaldavad järgmisi andmeid:

- a) lähtekoht ja sihtkoht;
- b) kui lähte- ja sihtkoht on ühe osalisriigi territooriumil ning üks või mitu kokkulepitud peatumiskohta teise riigi territooriumil, siis vähemalt üks selline peatumiskoht;
- c) saadetise kaal.

Artikkel 6

Dokument lasti liigi kohta

Saatjalt võib nõuda lasti liiki näitava dokumendi esitamist, kui see on vajalik tolli, politsei või muu ametiasutuse kehtestatud vorminõuete täitmiseks. Nimetatud säte ei pane seda kohustust või vastutust vedajale.

Artikkel 7

Lennuveokirja kirjeldus

1. Lennuveokirja koostab saatja kolmes originaaleksemplaris.
2. Esimesel eksemplaril on märges "vedajale" ja saatja allkiri. Teisel eksemplaril on märges "saajale" ning saatja ja vedaja allkirjad. Kolmandale eksemplarile kirjutab alla vedaja, kes annab lennuveokirja saatjale üle pärast seda, kui last on vastu võetud.
3. Vedaja ja saatja allkirja võib anda allkirjatempliga või trükituna.
4. Kui lennuveokirja koostab saatja taotlusel vedaja, käsitatakse seda kuni vastupidise tõendamiseni kui saatja nimel koostatut.

Artikkel 8

Mitmeosalise saadetise dokumendid

Kui saadeti koosneb mitmest osast:

- a) on lasti vedajal õigus nõuda saatjalt eraldi lennuveokirjade koostamist;
- b) on artikli 4 lõikes 2 märgitud muu infokandja kasutamise korral saatjal õigus nõuda vedajalt eraldi lastikviitungeid.

Artikkel 9

Dokumendinõuete rikkumine

Artiklite 4—8 eiramine ei muuda veolepingut kehtetuks ega mõjuta vastutust piiravate ja muude käesoleva konventsiooni sätete kohaldamist sellele.

Artikkel 10

Vastutus dokumentides esitatud andmete eest

1. Saatja vastutab lastiandmete õigsuse eest, mille tema või tema nimel muu isik on lennuveokirja kandnud või esitanud vedajale lastikviitungisse või artikli 4 lõikes 2 nimetatud muule infokandjale kandmiseks. See kehtib ka juhul, kui saatja nimel tegutsev isik on ühtlasi vedaja esindaja.
2. Saatja hüvitab vedajale kogu kahju, mida vedaja või isik, kelle ees vedaja vastutab, kannab selle tõttu, et saatja poolt või tema nimel esitatud andmed on ebaõiged, ebatäpsed või puudulikud.

3. Vedaja hüvitab saatjale, arvestades käesoleva artikli lõikeid 1 ja 2, kogu kahju, mida saatja või isik, kelle ees saatja vastutab, kannab selle tõttu, et vedaja poolt või tema nimel lastikviitungisse või artikli 4 lõikes 2 nimetatud muule infokandjale kantud andmed on ebaõiged, ebatäpsed või puudulikud.

Artikkel 11

Dokumentide tõenduslik väärtus

1. Lennuveokiri või lastikviitung on *prima facie* tõendiks selles nimetatud lepingu sõlmimise, lasti vastuvõtmise ja veotingimuste kohta.

2. Lennuveokirja või lastikviitungisse kantud andmed lasti kaalu, mõõtmete ja pakkimisviisi ning pakkide arvu kohta on *prima facie* tõendiks nende näitajate kohta; andmed lasti koguse, mahu ja seisukorra kohta ei ole tõendiks vedaja vastu, välja arvatud juhul, kui vedaja on andmed saatja juuresolekul kontrollinud ja see on lennuveokirjas või lastikviitungis märgitud või kui andmed puudutavad lasti välist seisukorda.

Artikkel 12

Lasti käsutamise õigus

1. Arvestades kõiki veolepingust tulenevaid kohustusi, on saatjal õigus lasti käsutada: ta võib võtta lasti tagasi lähte- või sihtlennuväljalt, pidada lasti teekonnal või vahemaandumisel kinni, anda korralduse lasti üleandmiseks sihtkohas või maandumiskohas isikule, keda lennuveokirjas saajana märgitud ei ole, või nõuda lasti tagasisaatmist lähtelennuväljale. Saatja ei tohi kasutada seda õigust viisil, mis tekitaks kahju vedajale või teistele saatjatele, ning ta peab tasuma kõik selle õiguse kasutamisega seotud kulud.

2. Kui saatja korraldusi ei ole võimalik täita, peab vedaja talle sellest viivitamata teatama.

3. Kui vedaja täidab saatja korraldusi lasti käsutamise kohta, nõudmata viimasele väljastatud lastikviitungi või lennuveokirja eksemplari esitamist, vastutab ta lasti käsutamise ajal tekkinud kahju eest isiku ees, kelle seaduslikus valduses see lennuveokirja eksemplar või lastikviitung on, kuid säilitab õiguse esitada regressinõue saatja vastu.

4. Saatjale antud õigus lõpeb, kui artikli 13 kohaselt tekib lasti käsutamise õigus saajal. Kui saaja keeldub lasti vastu võtmast või kui temaga ei saa ühendust võtta, läheb käsutamise õigus tagasi saatjale.

Artikkel 13

Lasti üleandmine

1. Kui saaja on maksnud ettenähtud tasud ja kinni pidanud veotingimustest ning kui saatja ei ole kasutanud temale artiklis 12 antud õigust, on saajal õigus lasti sihtkohta saabumisel nõuda vedajalt lasti üleandmist.

2. Vedaja kohus on saajale lasti saabumisest viivitamata teatada, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

3. Kui vedaja tunnistab lasti kaotsimineku või kui last ei ole jõudnud kohale seitsme päeva jooksul alates määratud saabumistähtpäevast, võib saaja kasutada vedaja suhtes õigusi, mis on talle ette nähtud veolepingus.

Artikkel 14

Saatja ja saaja õiguste kasutamine

Saatja ja saaja võivad kumbki enda nimel ja sõltumata sellest, kas nad tegutsevad enda või teiste huvides, kasutada neile artiklites 12 ja 13 ettenähtud õigusi eeldusel, et nad täidavad veolepingust tulenevaid kohustusi.

Artikkel 15

Saatja ja saaja suhted või kolmandate isikute omavahelised suhted

1. Artikleid 12, 13 ja 14 ei kohaldata saatja ja saaja omavahelistele suhetele või kolmandate isikute omavahelistele suhetele, kes on oma õigused saanud saatjalt või saajalt.

2. Artiklite 12, 13 ja 14 suhtes võib kohaldada erandeid vaid juhul, kui lennuveokirjas või lastikviitungis on see ette nähtud.

Artikkel 16

Tolli, politsei või muu ametiasutuse vorminõuded

1. Saatja peab tolli, politsei või muu ametiasutuse vorminõuete täitmiseks vajalikud andmed ja dokumendid esitama enne lasti üleandmist saajale. Saatja vastutab vedaja ees kahju eest, mille on põhjustanud selliste andmete või dokumentide puudumine, mittetäielikkus või ebaõigsus, välja arvatud juhul, kui kahju on tekkinud vedaja, tema teenistuja või esindaja süül.

2. Vedaja ei ole kohustatud kontrollima selliste andmete või dokumentide õigsust ega piisavust.

III PEATÜKK

Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus

Artikkel 17

Reisija surm ja reisija vigastused; pagasile tekitatud kahju

1. Vedaja vastutab reisija surma või kehavigastuse tõttu tekkinud kahju eest ainult juhul, kui surma või vigastuse põhjustanud õnnetus toimus õhusõiduki pardal või sinna sisenemisel või seal väljumisel.

2. Vedaja vastutab registreeritud pagasi hävimise, kaotsiminekü või kahjustumise tõttu tekkinud kahju eest ainult juhul, kui hävimise, kaotsiminekü või kahjustumise põhjustanud sündmus toimus õhusõiduki pardal või aja jooksul, mil registreeritud pagas oli vedaja valduses. Vedaja ei vastuta, kui kahju on tekkinud pagasi enda defekti, puuduse või muu omaduse tõttu. Reisija isiklike asjade ja muu registreerimata pagasi puhul vastutab vedaja kahju eest, mis on tekkinud vedaja enda, tema teenistuja või esindaja süül.

3. Kui vedaja tunnistab registreeritud pagasi kaotsiminekü või kui registreeritud pagas ei ole jõudnud kohale kahekümne ühe päeva jooksul alates määratud saabumistähtpäevast, võib reisija kasutada vedaja suhtes õigusi, mis on talle ette nähtud veolepingus.

4. Mõiste "pagas" tähendab selles konventsioonis nii registreeritud kui ka registreerimata pagasit, kui ei ole sätestatud teisiti.

Artikkel 18

Lasti kahjustumine

1. Vedaja vastutab lasti hävimise, kaotsiminekü või kahjustumise tõttu tekkinud kahju eest ainult siis, kui kahju põhjustanud sündmus toimus õhuveo ajal.

2. Vedaja ei vastuta, kui ta tõendab, et lasti hävimise, kaotsiminekü või kahjustumise on põhjustanud üks või mitu järgmist asjaolu:

- a) lasti defekt, puudus või muu omadus;
- b) lasti puudulik pakkimine, kui lasti ei pakkinud vedaja, tema teenistuja ega esindaja;
- c) sõjategevus või muu relvakonflikt;
- d) ametiasutuse tegevus seoses lasti riiki sissetoomise, riigist väljaviimise või transiidiga.

3. Õhuvedu käesoleva artikli lõike 1 tähenduses hõlmab aja- vahemikku, mille jooksul last on vedaja valduses.

4. Õhuveo mõiste ei laiene veole maismaal, merel ega siseveekogul, kui see toimub väljaspool lennujaama. Kui selline vedu toimub õhuveolepingu täitmise käigus lasti pealelaadimise, üleandmise või ümberlaadimise eesmärgil, eeldatakse kuni vastupidise tõendamiseni, et kahju tekkimise korral on selle põhjustanud õhuveo ajal aset leidnud sündmus. Kui vedaja ilma saatja nõusolekuta kasutab poolte kokkuleppel õhuveona ettenähtud veol või osal sellest muud veovahendit kui õhusõiduk, arvatakse teist liiki veovahendiga teostatud vedu õhuveo hulka.

Artikkel 19

Hilinemine

Vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol. Vedaja ei vastuta hilinemisest tulenenud kahju eest, kui ta tõendab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et temal, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta.

Artikkel 20

Vastutusest vabastamine

Kui vedaja tõendab, et kahju põhjustas või selle tekkele aitas kaasa kahju hüvitamist nõudva isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus või sellise isiku hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus, kellelt kahju hüvitamist nõudev isik on saanud oma õigused, vabastatakse vedaja kas täielikult või osaliselt vastutusest nõude esitaja ees selles ulatuses, milles hooletus või süüline tegevus või tegevusetus põhjustas kahju või aitas kaasa selle tekkimisele. Kui reisija surma või vigastuse tõttu nõuab hüvitist isik, kes ei ole reisija, vabastatakse vedaja samuti täielikult või osaliselt vastutusest selles ulatuses, milles ta tõendab, et kahju põhjustas või sellele aitas kaasa reisija hooletus või muu süüline tegevus või tegevusetus. Käesolevat artiklit kohaldatakse artikli 21 lõike 1 suhtes ja konventsiooni teiste vastutust käsitlevate sätete suhtes.

Artikkel 21

Hüvitis reisija surma või vigastuse korral

1. Kui artikli 17 lõikes 1 käsitletud kahju ei ületa 100 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR, *Special Drawing Right*) reisija kohta, ei saa vedaja keelduda vastutusest ega piirata oma vastutust.

2. Vedaja ei vastuta artikli 17 lõikes 1 käsitletud kahju eest osas, mis ületab 100 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut (SDR) reisija kohta, kui vedaja tõendab, et kahju:

- a) ei tekkinud vedaja või tema teenistuja või esindaja hooletuse ega muu süülise tegevuse või tegevusetuse tõttu; või
- b) tekkis ainuüksi kolmanda isiku hooletuse või muu süülise tegevuse või tegevusetuse tõttu.

Artikkel 22

Hilinemise ning pagasi ja lastiga seotud vastutuse piirmäärad

1. Artiklis 19 käsitletud hilinemise tõttu reisijateveol tekkinud kahju eest on vedaja vastutus piiratud 4 150 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga (SDR) reisija kohta.

2. Pagasiveol on vedaja vastutus pagasi hävimise, kaotsimise, kahjustumise või hilinemise eest piiratud 1 000 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga (SDR) reisija kohta, välja arvatud juhul, kui reisija on saadetist vedajale üle andes teinud erideklaratsiooni sihtkohas üleantava pagasi väärtuse kohta ja on vajaduse korral tasunud lisasumma. Sel juhul on vedaja kohustatud maksma deklareeritud summa, kui ta ei tõenda, et summa on suurem kui pagasi tegelik väärtus.

3. Lastiveol on vedaja vastutus lasti hävimise, kaotsimise, kahjustumise või hilinemise puhul piiratud 17 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga (SDR) kilogrammi kohta, välja arvatud juhul, kui saatja on saadetist vedajale üle andes teinud erideklaratsiooni sihtkohas üleantava lasti väärtuse kohta ja on vajaduse korral tasunud lisasumma. Sel juhul on vedaja kohustatud maksma deklareeritud summa, kui ta ei tõenda, et summa on suurem kui lasti tegelik väärtus.

4. Lasti osa või selles sisalduva eseme hävimise, kaotsimise, kahjustumise või hilinemise puhul võetakse vedaja vastutuse piirmäära määramisel arvesse saadetise või saadetiste kogukaalu. Kui lasti osa või selles sisalduva eseme hävimine, kaotsimine, kahjustumine või hilinemine mõjutab samasse lennuveokirja või samale lastikviitungisse või, kui neid dokumente ei väljastatud, artikli 4 lõikes 2 käsitletud muule infokandjale kantud teiste saadetiste väärtust, arvestatakse vastutuse piirmäära kindlaksmääramisel ka nende saadetiste kogukaalu.

5. Käesoleva artikli lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata, kui selgub, et kahju on põhjustatud vedaja, tema teenistuja või esindaja tahtlikust tegevusest või tegevusetusest kahju tekitamise eesmärgil või raskest hooletusest, teades, et tulemuseks on tõenäoliselt kahju, ning kui teenistuja või esindaja sellise tegevuse või tegevusetuse puhul selgub, et teenistuja või esindaja tegutses oma tööülesannete piires.

6. Artiklis 21 ja käesolevas artiklis sätestatud piirmäärad ei välista kohtu õigust mõista oma asukohariigi seaduste kohaselt hageja kasuks lisaks välja kohtukuludid ja teisi hageja kantavaid menetluskulusid, sealhulgas intresse. Sätet ei kohaldata, kui väljamõistetud kahjutasu pärast kohtukulude ja muude kohtuvaidlusega seotud kulude mahaarvamist ei ületa summat, mida vedaja on hagejale kirjalikult pakkunud kuue kuu jooksul kahju põhjustanud juhtumi toimumisest või enne hagemenetluse algust, juhul kui see algas hiljem.

Artikkel 23

Rahaühikute konverteerimine

1. Konventsioonis kasutatud mõiste "Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühik (SDR)" tähendab Rahvusvahelise Valuutafondi määratletud arvestusühikut. Kohtumenetluse korral konverteeritakse summad omavääringusse vastavalt selle vääringu väärtusele arvestusühiku suhtes kohtuotsuse tegemise päeval. Rahvusvahelise Valuutafondi liikmeks oleva osalisriigi omavääringu väärtus arvestusühikutes arvutatakse hindamismeetodil, mida Rahvusvaheline Valuutafond kohtuotsuse kuupäeval kasutab ülekannete ja muude tehingute suhtes. Rahvusvahelise Valuutafondi liikmeskonda mitte kuuluva osalisriigi omavääringu väärtus arvestusühikutes arvutatakse selle riigi määratud viisil.

2. Riik, kes ei ole Rahvusvahelise Valuutafondi liige ja kelle seadused ei luba käesoleva artikli lõike 1 sätete kohaldamist, võib ratifitseerimise või ühinemise ajal või pärast seda deklareerida, et tema territooriumil toimuva kohtumenetluse korral nähakse artiklis 21 käsitletud juhul ette vedaja vastutuse piirmäär 1 500 000 rahaühikut reisija kohta, 62 500 rahaühikut reisija kohta artikli 22 lõikes 1 käsitletud juhul, 15 000 rahaühikut reisija kohta artikli 22 lõikes 2 käsitletud juhul ja 250 rahaühikut kilogrammi kohta artikli 22 lõikes 3 käsitletud juhul. Rahaühik vastab 65,5 milligrammile kullale prooviga 900. Summat võib omavääringusse konverteerimisel ümardada. Omavääringusse konverteerimisel kohaldatakse asjaomase riigi seadust.

3. Käesoleva artikli lõike 1 viimases lauses käsitletud arvutamine ja käesoleva artikli lõikes 2 käsitletud meetodil konverteerimine

rimine tehakse sellisel viisil, et artiklites 21 ja 22 nimetatud summade tegelik väärtus osalisriigi omavääringus väljendatuna oleks võimalikult samasugune, nagu saadaks käesoleva artikli lõike 1 kolme esimese lause kohaldamisel. Käesoleva artikli lõikes 1 käsitletud arvutusviisi või käesoleva artikli lõike 2 kohase konverteerimise tulemuse teatab osalisriik hoiulevõtjale konventsiooni ratifitseerimis-, vastuvõtmis-, kinnitamis- või ühinemiskirja hoiule andes või juhul, kui on muudetud arvutusviisi või on muutunud konverteerimise tulemus.

Artikkel 24

Piirmäärade läbivaatamine

1. Konventsiooni artikliga 25 ei ole vastuolus, et hoiulevõtja vaatab artiklites 21, 22 ja 23 ettenähtud vastutuse piirmäärad käesoleva artikli lõike 2 kohaselt iga viie aasta tagant uuesti läbi; esimene läbivaatamine toimub viienda aasta lõpus pärast konventsiooni jõustumist, või kui konventsioon ei jõustu viie aasta jooksul alates päevast, mil see avati esimest korda allakirjutamiseks, siis esimese aasta jooksul pärast selle jõustumist; läbivaatamisel arvestatakse inflatsioonitegurit, mis vastab inflatsiooni kogumääradele alates eelmisest muudatusest või alates konventsiooni jõustumise kuupäevast, kui tegemist on esmakordse muudatusega. Inflatsioonitegurit määrates kasutatakse inflatsioonimäära mõõduna nende riikide tarbijahinnaindeksite iga-aastaste kasvu- ja kahanemismäärade kaalutud keskmist, kelle valuutad moodustavad artikli 23 lõikes 1 nimetatud arvestusühiku.

2. Kui eelmises lõikes nimetatud läbivaatamisel leitakse, et inflatsioonitegur on ületanud 10 protsenti, teatab hoiulevõtja osalisriikidele vastutuse piirmäärade muutmise kohta. Muudatus jõustub kuue kuu möödudes osalisriikidele teatamisest. Kui kolme kuu jooksul pärast osalisriikidele teatamist teatab enamus osalisriike, et ei kinnita muudatust, siis muudatus ei jõustu ja hoiulevõtja esitab asja arutamiseks osalisriikide kohtumisele. Hoiulevõtja teeb muudatuse jõustumise viivitamata osalisriikidele teatavaks.

3. Käesoleva artikli lõikega 1 ei ole vastuolus kohaldada lõikes 2 nimetatud menetlust, kui üks kolmandik osalisriikidest väljendab vastavat soovi ja lõikes 1 nimetatud inflatsioonitegur on ületanud 30 protsenti alates eelmisest muudatusest, või kui muudatust ei ole tehtud, alates konventsiooni jõustumisest. Järgmised läbivaatamised, millele kohaldatakse käesoleva artikli lõikes 1 kirjeldatud menetlust, toimuvad iga viie aasta tagant, esimene neist viienda aasta lõpus pärast käesoleva lõike kohast läbivaatamist.

Artikkel 25

Piirmääradele kohaldatav erand

Vedaja võib veolepingus ette näha konventsioonis sätestatud piirmäärade suuremad vastutuse piirmäärad või jätta vastutuse piirmäärad kehtestamata.

Artikkel 26

Lepingusätte tühisus

Säte, mis vabastab vedaja vastutusest või näeb ette konventsioonis sätestatud piirmäärast väiksema piirmäära, on tühine. Sellise sätte tühisus ei muuda tühiseks kogu lepingut ja lepingu suhtes kohaldatakse konventsiooni.

Artikkel 27

Lepingu sõlmimise vabadus

Konventsioon ei välista vedaja õigust keelduda veolepingu sõlmimisest, loobuda konventsiooni pakutavast kaitsest või kehtestada tingimusi, mis on kooskõlas konventsiooni sätetega.

Artikkel 28

Ettemaksed

Kui see on ette nähtud vedaja asukohariigi õigusaktidega, teeb vedaja reisija surma või vigastusega lõppenud lennuõnnetuse korral viivitamata ettemakse hüvitist nõudma õigustatud füüsilisele isikule või isikutele, et rahuldada nende majanduslikke esmavajadusi. Ettemakse tegemine ei tähenda vastutuse tunnistamist ning selle võib tasaarveldada vedaja poolt järgnevat kahjustamiseks makstavate summadega.

Artikkel 29

Nõude alus

Kahju tekkimise korral reisijate-, pagasi- või lastiveol võib konventsiooni või lepingu alusel või lepinguvälise kahju tekkimisega või muul viisil põhjendatud kahjunõudehagi esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele, sõltumata sellest, kes on isikud, kellel on õigus hagi esitada, ja millised on nende õigused. Sellise hagi puhul ei rahuldata karistusliku või hoiatava iseloomuga nõuet või muud nõuet, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega.

Artikkel 30

Teenistujad ja esindajad; nõuete kogusumma

1. Kui konventsioonis käsitletud kahjust tulenev hagi esitatakse vedaja teenistuja või esindaja vastu ja kui teenistuja või esindaja tõendab, et tegutses oma tööülesannete piires, on tal õigus viidata tingimustele ja vastutuse piirmääradele, mida konventsiooni kohaselt kohaldatakse vedajale.

2. Vedajalt, tema teenistujatelt ja esindajatelt väljamõistetava hüvitise kogusumma ei ületa sel juhul nimetatud piirmäärasid.

3. Käesoleva artikli lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata, kui selgub, et kahju tulenes teenistuja või esindaja tegevusest või tegevusetusest, mille eesmärk oli tekitada kahju, või raskest hooletusest, teades, et tulemuseks on tõenäoliselt kahju; sätet ei kohaldata lastiveole.

Artikkel 31

Kaebuse õigeaegne esitamine

1. Kui registreeritud pagasit või lasti vastu võtma õigustatud isik on pagasi või lasti kätte saanud ega ole kaebust esitanud, tõendab see *prima facie*, et pagas või last on kohale toimetatud heas seisukorras ning veodokumendi või artikli 3 lõikes 2 ja artikli 4 lõikes 2 käsitletud muul infokandjal säilitatavate andmete kohaselt.

2. Kahju korral esitab pagasit või lasti vastu võtma õigustatud isik vedajale kaebuse viivitamata pärast kahju avastamist, registreeritud pagasi puhul hiljemalt seitsme päeva jooksul selle kättesaamisest ning lasti puhul hiljemalt neljateistkümne päeva jooksul kättesaamisest. Pagasi või lasti hilinemise korral esitatakse kaebus kahekümne ühe päeva jooksul pagasi või lasti kättesaamisest.

3. Kaebus koostatakse kirjalikult ja antakse üle või saadetakse eespool nimetatud tähtaja jooksul.

4. Kui eespool nimetatud tähtaja jooksul kaebust ei esitata, võib vedaja vastu hagi esitada üksnes juhul, kui vedaja on toime pannud pettuse.

Artikkel 32

Vastutava isiku surm

Vastutava isiku surma korral esitatakse kahjunõudehagi konventsiooni sätete kohaselt tema pärandvara seadusliku hooldaja vastu.

Artikkel 33

Kohtualluvus

1. Kahjunõudehagi esitatakse hageja valikul ühe osalisriigi territooriumil kohtule, mis asub kas vedaja alalises asukohas, tema põhitegevuskohas või selles tegevuskohas, mille kaudu leping sõlmiti, või sihtkohas asuvale kohtule.

2. Reisija surma või vigastuse tõttu tekkinud kahju sissenõudmiseks võib hagi esitada ühele käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud kohtule või kohtule selle osalisriigi territooriumil, kus on reisija alaline elukoht õnnetuse ajal ja kuhu või kust vedaja osutab reisijate õhuveo teenust kas oma või vastavalt ärikokkulepele teise vedaja õhusõidukitega ja kus vedaja tegeleb reisijate õhuveoga, kasutades tööruume, mis on tema või teise vedaja, kellega tal on ärikokkulepe, omandis, või mille tema või teine vedaja, kellega tal on ärikokkulepe, on võtnud rendile.

3. Käesoleva artikli lõikes 2 kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *ärikokkulepe* — leping, mille vedajad on sõlminud ühiseks reisijate õhuveo teenuse osutamiseks; vahenduslepingut ei käsitata ärikokkulepena;
- b) *alaline elukoht* — koht, kus reisija õnnetuse ajal alaliselt või peamiselt elab. Reisija kodakondsus ei ole määrav tegur.

4. Menetlusele kohaldatakse asja arutava kohtu asukohariigi seadust.

Artikkel 34

Vahekohus

1. Selle artikli sätteid järgides võivad lastiveolepingu pooled ette näha, et vedajale konventsioonis ettenähtud vastutusega seotud vaidluse lahendab vahekohus. Kokkulepe tehakse kirjalikult.

2. Vahekohtumenetlus toimub ühes artiklis 33 nimetatud kohtus hageja valikul.

3. Vahekohtunik või vahekohus järgib käesoleva konventsiooni sätteid.

4. Käesoleva artikli lõikeid 2 ja 3 käsitatakse iga vahekohtuklausli või -kokkuleppe osana ning klausli või kokkuleppe tingimus, mis on nende sätetega vastuolus, on tühine.

Artikkel 35

Nõudeõiguse aegumine

1. Õigus nõuda kahju hüvitamist lõpeb, kui hagi ei ole esitatud kahe aasta jooksul arvates õhusõiduki sihtkohta saabumise päevast või päevast, mil see oleks pidanud saabuma, või päevast, mil vedu katkes.

2. Tähtaja arvutamise meetod määratakse asja menetleva kohtu asukohariigi seadustega.

Artikkel 36

Järjestikused vedod

1. Kui vedu teostab artikli 1 lõike 3 määratluse kohaselt mitu vedajat järjestikku, kohaldatakse konventsiooni iga vedaja suhtes, kes võtab pardale reisijaid, pagasit või lasti, ning teda käsitatakse veolepingu poolena selles ulatuses, milles leping käsitleb tema järelevalve all teostatavat veo osa.

2. Sellise veo puhul võib reisija või tema eest hüvitist saada õigustatud isik esitada hagi ainult vedaja vastu, kelle teostatava veo ajal õnnetus või hiline mine aset leidis; see ei kehti, kui esimene vedaja on selgesõnalise kokkuleppe kohaselt võtnud vastutuse kogu teekonna eest enda kanda.

3. Pagasi või lasti hävimise, kaotamineku, kahjustumise või hiline mine korral on reisijal või saatjal õigus esitada hagi esimese vedaja vastu ja saatetist vastu võtma õigustatud reisijal või saajal viimase vedaja vastu ning peale selle võivad kõik esitada hagi ka selle vedaja vastu, kelle teostatud veo ajal last või pagas hävis, läks kaotsi, sai kahjustada või hilines. Need vedajad vastutavad reisija, saatja või saaja ees solidaarselt.

Artikkel 37

Regressiõigus kolmanda isiku suhtes

Konventsioon ei välista selle sätete kohaselt kahju eest vastutava isiku regressiõigust kolmanda isiku suhtes.

IV PEATÜKK

Kombineeritud vedu

Artikkel 38

Kombineeritud vedu

1. Osaliselt õhusõidukiga ja osaliselt muu veovahendiga teostatava kombineeritud veo puhul kohaldatakse konventsiooni sätteid, arvestades artikli 18 lõiget 4, ainult õhuveo suhtes, kui see on artikli 1 nõuete kohane.

2. Konventsioon ei välista poolte õigust lisada kombineeritud veo puhul õhuveodokumenti nõudeid teiste veoliikide kohta, tingimusel et õhuveo puhul järgitakse konventsiooni sätteid.

V PEATÜKK

Lepinguvälise vedaja teostatav õhuvedu

Artikkel 39

Lepinguline vedaja ja tegelik vedaja

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse, kui isik ühe lepingu poolena (edaspidi "lepinguline vedaja") sõlmib konventsiooniga reguleeritava veolepingu reisijaga või saatjaga või reisija või saatja nimel tegutseva isikuga, ja teine isik (edaspidi "tegelik vedaja") teostab lepinguliselt vedajalt saadud volituse alusel kogu veo või osa veost, olemata konventsiooni tähenduses järjestikune vedaja. Volituse olemasolu eeldatakse kuni vastupidise tõendamiseni.

Artikkel 40

Lepingulise vedaja ja tegeliku vedaja vastutus

Kui tegelik vedaja teostab tervikuna või osaliselt veo, mida vastavalt artiklis 39 nimetatud lepingule reguleerib käesolev konventsioon, ja kui käesolevas peatükis ei sätestata teisiti, kohaldatakse konventsiooni lepingulisele vedajale kogu lepingulise veo ulatuses ja tegelikule vedajale tema teostatava veo ulatuses.

Artikkel 41

Vastastikune vastutus

1. Tegeliku vedaja ning oma tööülesannete piires tegutsevate tegeliku vedaja teenistujate ja esindajate tegevust või tegevusetust käsitatakse tegeliku vedaja teostatava veo puhul ka lepingulise vedaja tegevusena või tegevusetusena.

2. Lepingulise vedaja ning oma tööülesannete piires tegutsevate lepingulise vedaja teenistujate ja esindajate tegevust või tegevusetust käsitatakse tegeliku vedaja teostatava veo puhul ka tegeliku vedaja tegevuse või tegevusetusena. Tegeliku vedaja

vastutus nimetatud tegevuse või tegevusetuse eest ei ületa artiklites 21, 22, 23 ja 24 ettenähtud piirmäärasid. Kui lepinguline vedaja on võtnud endale erikokkuleppe alusel konventsioonis sätestamata kohustusi või loobub konventsiooniga antud õigustest või kaitsest või teeb artiklis 22 käsitletud erideklaratsiooni saadetise väärtuse kohta üleandmisel sihtkohas, ei pane see kohustusi tegelikule vedajale, kui ta ei ole selleks oma nõusolekut andnud.

Artikkel 42

Kaebuste ja korralduste adressaat

Konventsiooni alusel lepingulisele vedajale esitatud kaebusel või korraldusel ja tegelikule vedajale esitatud kaebusel või korraldusel on võrdne jõud. Artiklis 12 nimetatud korraldus kehtib üksnes lepingulise vedaja kohta.

Artikkel 43

Teenistujad ja esindajad

Kui vedu teostab tegelik vedaja ning tema või lepingulise vedaja teenistuja või esindaja tõendab, et tegutses oma tööülesannete piires, ning kui ei ole tõendatud, et ta tegutses viisil, mis välistab talle konventsioonis ettenähtud vastutuse piirmäärade kohaldamise, kehtivad talle samad nõuded ja vastutuse piirmäärad, mida konventsiooni alusel kohaldatakse vedajale, kelle teenistuja või esindaja ta on.

Artikkel 44

Kahjutasu kogusumma

Kui vedu teostab tegelik vedaja, ei või temalt, lepinguliselt vedajalt ning oma tööülesannete piires tegutsevatele vedaja teenistujatelt ja esindajatelt sissenõutava kahjutasu kogusumma ületada konventsiooniga kas lepingulisele või tegelikule vedajale kehtestatud kahjutasu ülempiiri, kusjuures ühegi mainitud isiku vastutus ei ületa tema suhtes kohaldatavat piirmäära.

Artikkel 45

Nõude adressaat

Kui vedu teostab tegelik vedaja, võib kahjunõudehagi esitada hageja valikul tegeliku või lepingulise vedaja vastu või ühe hagi mõlema vastu või hagi kummagi vastu. Kui hagi on esitatud nimetatud vedajatest ainult ühe vastu, on sellel vedajal õigus nõuda teise vedaja kaasamist kohtumenetluse; kohtumenetluse ja selle tulemuste suhtes kohaldatakse asja menetleva kohtu asukohariigi seadusi.

Artikkel 46

Valikuline kohtualluvus

Artiklis 45 käsitletud kahjunõudehagi esitab hageja ühe osalisriigi territooriumil enda valikul kas kohtule, kuhu vastavalt artiklile 33 võib esitada hagi lepingulise vedaja vastu, või kohtule, kelle tööpiirkonnas on tegeliku vedaja alaline asukoht või põhitegevuskoht.

Artikkel 47

Lepingusätete tühisus

Lepingusäte on tühine, kui selle alusel vabastatakse lepinguline vedaja või tegelik vedaja käesoleva peatüki kohasest vastutusest või määratakse vastutuse piirmääraks käesoleva peatüki järgi kohaldatavast väiksem piirmäär. Sätte tühisus ei muuda tühi-seks kogu lepingut ja lepingu suhtes kohaldatakse käesoleva peatüki sätteid.

Artikkel 48

Lepingulise vedaja ja tegeliku vedaja suhted

Peale artikli 45 ei kohaldata käesolevat peatükki vedajate omavaheliste õiguste ja kohustuste, sealhulgas regressiõiguse ja hüvitise saamise õiguse suhtes.

VI PEATÜKK

Muud sätted

Artikkel 49

Konventsiooni kohaldamise nõue

Veoleping või enne kahju tekkimist sõlmitud erikokkulepe on tühine, kui pooled on selles ette näinud teatava seaduse kohaldamise või muutnud kohtualluvuse sätteid vastuolus konventsiooni nõuetega.

Artikkel 50

Kindlustus

Osalisriik paneb oma vedajale kohustuse sõlmida vastutuskindlustusleping, mis on konventsioonis ettenähtud vastutuse ulatusega kooskõlas. Veo sihtriik võib vedajalt nõuda tõendust, et too on konventsioonis ettenähtud vastutuse ulatuses kindlustatud.

Artikkel 51

Erakorralistel asjaoludel toimuv vedu

Väljaspool tavalist veotegevust toimuvale erakorralisele veole ei kohaldata veodokumente käsitlevaid artikleid 3—5, 7 ja 8.

Artikkel 52

Päeva mõiste

Mõiste "päev" tähendab konventsioonis kalendripäeva, mitte tööpäeva.

VII PEATÜKK

Lõppsätted

Artikkel 53

Allakirjutamine, ratifitseerimine ja jõustumine

1. Konventsioon on 1999. aasta 28. mail Montrealis avatud allakirjutamiseks riikidele, kes osalevad 1999. aasta 10.—28. maini Montrealis toimuval rahvusvahelisel õhuõiguse konverentsil. Pärast 1999. aasta 28. maid kuni jõustumiseni vastavalt käesoleva artikli lõikele 6 on konventsioon allakirjutamiseks avatud kõigile riikidele Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni peakorteris Montrealis.

2. Konventsioon on avatud allakirjutamiseks ka piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioonidele. Konventsioonis tähendab "piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioon" teatava piirkonna sõltumatute riikide moodustatud organisatsiooni, kes on pädev teatavates konventsiooniga reguleeritavates valdkondades ning on nõuetekohaselt volitatud konventsiooni alla kirjutama, ratifitseerima, vastu võtma või kinnitama või sellega ühinema. Peale artikli 1 lõikes 2, artikli 3 lõike 1 punktis b, artikli 5 punktis b, artiklites 23, 33, 46 ja artikli 57 punktis b käsitletud juhtude hõlmab konventsiooni mõiste "osalisriik" ka piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsiooni. Artiklis 24 kasutatud väljendid "enamus osalisriikidest" ja "üks kolmandik osalisriikidest" ei tähista piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsiooni.

3. Konventsiooni ratifitseerivad sellele alla kirjutanud riigid ja piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioonid.

4. Riik või piirkondlik majandusintegratsiooni organisatsioon, kes konventsioonile alla ei kirjuta, võib selle vastu võtta, kinnitada või sellega ühineda.

5. Ratifitseerimis-, vastuvõtmis-, kinnitamis- või ühinemiskiri antakse hoiule Rahvusvahelisele Tsiviillennunduse Organisatsioonile, kes on konventsiooni alusel määratud hoiulevõtjaks.

6. Konventsioon jõustub kuuekümnendal päeval pärast seda, kui hoiulevõtjale antakse hoiule kolmekümmes ratifitseerimis-, vastuvõtmis-, kinnitamis- või ühinemiskiri, nende riikide suhtes, kes on kirja hoiule andnud. Käesoleva lõike kohaldamisel ei arvestata piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsiooni kirja hoiuleandmist.

7. Muu riigi või piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsiooni suhtes jõustub konventsioon kuuekümmes päeva möödudes tema ratifitseerimis-, vastuvõtmis-, kinnitamis- või ühinemiskirja hoiuleandmisest.

8. Hoiulevõtja teeb allakirjutanutele ja osalisriikidele viivitamata teatavaks:

- a) konventsiooni iga allakirjutamise ja selle kuupäeva;
- b) iga ratifitseerimis-, vastuvõtmis-, kinnitamis- või ühinemiskirja hoiuleandmise ja selle kuupäeva;
- c) konventsiooni jõustumise kuupäeva;
- d) konventsiooni alusel kehtestatud vastutuse piirmäära iga muudatuse jõustumise kuupäeva;
- e) artikli 54 kohaselt tehtud denonsseerimise.

Artikkel 54

Denonsseerimine

1. Osalisriik võib konventsiooni denonsseerida hoiulevõtjale saadetava kirjaliku teatega.

2. Denonsseerimine jõustub saja kaheksakümne päeva möödumisel päevast, mil hoiulevõtja on teate kätte saanud.

Artikkel 55

Seos Varssavi konventsiooni muude dokumentidega

Konventsioon on ülimuslik kõigi rahvusvahelisele õhuveole kohaldatavate eeskirjade suhtes:

1. konventsiooni osalisriikide vahel, kes on osalised:
 - a) rahvusvaheliste õhuvõtte reeglite ühtlustamise konventsioonis, mis on alla kirjutatud 1929. aasta 12. oktoobril Varssavis (edaspidi "Varssavi konventsioon");
 - b) rahvusvaheliste õhuvõtte reeglite ühtlustamise 1929. aasta 12. oktoobril Varssavis allakirjutatud konventsiooni parandamise protokollis, mis on koostatud 1955. aasta 28. septembril Haagis (edaspidi "Haagi protokoll");
 - c) Varssavi konventsiooni täiendavas, lepinguvälise vedaja teostatavate rahvusvaheliste õhuvõtte reeglite ühtlustamise konventsioonis, mis on alla kirjutatud 1961. aasta 18. septembril Guadalajaras (edaspidi "Guadalajara konventsioon");

- d) rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise 1929. aasta 12. oktoobril Varssavis allakirjutatud ja 1955. aasta 28. septembril Haagi protokolliga parandatud konventsiooni muutmise protokollis, mis on alla kirjutatud 1971. aasta 8. märtsil Guatemalas (edaspidi "Guatemala protokoll");
- e) 1975. aasta 25. septembril Montrealis allakirjutatud lisaprotokollides nr 1—3 ja Montreali protokollis nr 4, millega muudetakse Haagi protokolliga parandatud Varssavi konventsiooni või nii Haagi protokollis kui Guatemala protokolliga parandatud Varssavi konventsiooni (edaspidi "Montreali protokollid");
2. käesoleva konventsiooni osalisriigi territooriumil, kes on ühe või mitme eespool punktides a—e nimetatud dokumendi osaline.

Artikkel 56

Mitme õiguskorraga riik

1. Kui riigil on vähemalt kaks haldusüksust, kus kehtib selle konventsiooniga reguleeritavates valdkondades erisugune õiguskord, võib riik konventsiooni alla kirjutades, ratifitseerides, vastu võttes või kinnitades või sellega ühinedes deklareerida, et ta kohaldab konventsiooni kõigile haldusüksustele või ainult ühele või mitmele neist; riik võib deklaratsiooni muuta uue deklaratsiooni esitamiseks.
2. Selline deklaratsioon esitatakse hoiulevõtjale ja selles määratakse haldusüksused, mille suhtes konventsiooni kohaldatakse.
3. Osalisriigi puhul, kes on esitanud sellise deklaratsiooni:

- a) tõlgendatakse artikli 23 mõistet "omavääring" kui selle riigi asjaomase haldusüksuse vääringut;
- b) tõlgendatakse artikli 28 mõistet "siseriiklikud õigusaktid" kui selle riigi asjaomase haldusüksuse õigusakte.

Artikkel 57

Reservatsioonid

Konventsiooniga ühinedes ei või teha reservatsioone, kuid osalisriik võib hoiulevõtjale saadetava kirjaliku teatega alati deklareerida, et konventsiooni ei kohaldata:

- a) rahvusvahelise õhuveo suhtes, mida ta sõltumatu riigina otseselt teostab ja käitab mitteäriksel eesmärgil oma funktsioonide ja kohustuste täitmiseks, ja/või
- b) inimeste-, lasti- ja pagasiveo suhtes, mida teostatakse sõjaväevõimude huvides selle osalisriigi rendilevõetud või selles riigis registreeritud õhusõidukiga, mille kogu maht on reserveeritud sõjaväevõimude poolt või nimel.

SELLE KINNITUSEKS on täievolilised esindajad konventsioonile alla kirjutanud.

KOOSTATUD kahekümne kaheksandal mail tuhande üheksasaja üheksakümne üheksandal aastal Montrealis araabia, hiina, hispaania, inglise, prantsuse ja vene keeles; kõik tekstid on võrdselt autentset. Konventsioon antakse hoiule Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni arhiivi ja hoiulevõtja edastab selle tõestatud koopiad käesoleva konventsiooni osalisriikidele ning Varssavi konventsiooni, Haagi protokollis, Guadalajara konventsiooni, Guatemala protokollis ja Montreali protokollide osalisriikidele.